

Betreff:

**Fragenkatalog der CDU-Ratsfraktion zum Stadtbahnausbaukonzept,
Beantwortung der Fragen**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

17.02.2017

Beratungsfolge

Rat der Stadt Braunschweig (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

21.02.2017

Status

Ö

Sachverhalt:

Am 08.02.2017 wurde im Planungs- und Umweltausschuss die Drucksache 17-03594 „ÖPNV in einer wachsenden Großstadt - Stadtbahnausbaukonzept für Braunschweig“ vorberaten. Im Zuge dieser Vorberatung hat die CDU-Fraktion der Verwaltung einen Fragenkatalog mit 99 Fragen überreicht.

Die Fragen wurden von der Verwaltung und der Verkehrs-GmbH mit Unterstützung des Büros WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (WVI) beantwortet. Mit dieser Mitteilung legt die Verwaltung die Antworten vor.

I. Zur Vorlage

1. *Warum erfolgt keine Anhörung in den (betroffenen) Bezirksräten?*

In der Beschlussvorlage 17-03594 „ÖPNV in einer wachsenden Großstadt - Stadtbahnausbaukonzept für Braunschweig“ geht es um einen *Grundsatzbeschluss zum Stadtbahnausbaukonzept*, somit um grundlegende Ziele der Entwicklung der Stadt Braunschweig. Die Stadtbezirksräte wurden am 13. Januar 2017 in einer separaten geschlossenen Veranstaltung in der Stadthalle zusammen mit den Mitgliedern des Rates sowie den Braunschweiger Mitgliedern des Landtages und des Bundestages ausführlich über den Verfahrensstand informiert. In die Planungen der einzelnen Strecken werden die betroffenen Stadtbezirksräte von Beginn an eng eingebunden. An den politischen Entscheidungen zu den einzelnen Trassen werden die Stadtbezirksräte vorberatend beteiligt. (vgl. auch Mitteilung 17-03830 „Informationen zum vorgeschlagenen Grundsatzbeschluss zum Stadtbahnausbau“).

2. *Warum existiert der vorhandene Zeitdruck?*

Das Stadtbahnausbaukonzept ist ein Baustein im Rahmen der strategischen Weiterentwicklung des gesamten ÖPNV in Braunschweig. Es ist das Ergebnis eines dreijährigen Arbeitsprozesses zwischen Verwaltung, Verkehrs-GmbH und dem beauftragten Büro WVI. Die Ergebnisse zeigen, dass mit und ohne Stadtbahnausbau Handlungsbedarf besteht, um den ÖPNV an die sich verändernden Rahmenbedingungen anzupassen. Dazu gehören u. a.

- die wachsenden Fahrgastzahlen des Regionalverkehrs in der Stadt Braunschweig an ihre Ziele zu bringen
- auf neue und sich verändernde Fahrgastzahlen aufgrund der Neuausweisung und Realisierung von Wohnbauflächen in vielen Teilen der Stadt zu reagieren.

Die Planung und Umsetzung von Stadtbahnprojekten hat einen zeitlichen Vorlauf (Variantenplanung, Detailplanung, Planfeststellungsverfahren, Förderantragstellung) die eine kurzfristige Realisierung nicht ermöglicht. Außerdem stehen Investitionen in die Schieneninfrastruktur an, die in einen Ausbau integriert bzw. vermieden werden können (Gleisschleifen Volkmarode Grenzweg und Helmstedter Straße). Aus diesen Gründen wollen Verwaltung und Verkehrs-GmbH unverzüglich mit den Detailplanungen beginnen, um die durch die Stadtbahn zu erwartenden positiven Wirkungen für die Gesamtmobilität der Bürgerinnen und Bürger möglichst schnell zu generieren. Darüber hinaus entstehen an ausgewählten Strecken weitere Neubaugebiete, die möglichst schnell an das attraktive Schienennetz angebunden werden sollen (u. a. Nordstadt, Holzmoor, Heinrich-der-Löwe-Kaserne).

3. *Warum wird das Zielkonzept in seiner Gänze nicht zur Verfügung gestellt?*

Es wurde ein Liniennetz für Stadtbahn und Bus für die Bedienung der Innenstadt, aller Stadtteile und in das Umland für das Jahr 2030 konzipiert, ohne einen Stadtbahnausbau zu berücksichtigen. Es stellt den sogenannten Ohnefall (also ohne Stadtbahnausbau) dar.

Außerdem wurde ein Liniennetz für Stadtbahn und Bus für die Bedienung der Innenstadt, aller Stadtteile und in das Umland für den Fall des Ausbaus aller vorgestellten Stadtbahnstrecken für das Jahr 2030 (Zielnetz) konzipiert. Es stellt den sogenannten Mitfall (also mit Stadtbahnausbau) dar.

Beide Liniennetze wurden auf den Informationsveranstaltungen am 13.01. und 16.01. im Rahmen der Informationsstände in der Stadthalle vorgestellt. Außerdem sind die Netze für beide Fälle auf der Website www.stadt-bahn-plus.de hinterlegt und somit öffentlich zugänglich.

In der Standardisierten Bewertung wird der volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Index zwischen diesen beiden Liniennetzen miteinander verglichen.

4. *Warum ist bisher keine Beteiligung des Aufsichtsrates der Braunschweiger Verkehrs-GmbH erfolgt, obwohl das Ausbaukonzept einen großen Einfluss auf das zukünftige Betriebsergebnis der Gesellschaft haben wird?*

Der Aufsichtsrat der Verkehrs-GmbH wurde regelmäßig, in allen regulären Sitzungen des Gremiums des Jahres 2016, mit schriftlichem und mündlichem Vortrag über das Projekt informiert. Eine Beschlussfassung erfolgte nicht, da es sich um einen städtischen Ratsauftrag handelt und die Entscheidungsbefugnis auch gemäß der entsprechenden Satzungen bei der Stadt Braunschweig liegt. Abgestimmtes Ziel war es, einem städtischen Beschluss nicht durch einen Gesellschaftsbeschluss vorzugreifen.

5. *Wie sieht der weitere (zeitliche) Verfahrensablauf aus?*

Nach dem Grundsatzbeschluss beginnen die vorbereitenden Arbeiten für den Bürgerworkshop in Volkmarode. Die Vorzugsvariante wird anschließend in den zuständigen Stadtbezirksräten und im Planungs- und Umweltausschuss beraten und dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Darauf aufbauend erfolgt die weitere Trassenplanung. Für die betroffenen Straßenabschnitte beginnt parallel die Straßenplanung. Auch diese Planungen, bei denen es dann auch um die Details vor Ort geht, werden wieder mit der Öffentlichkeit, den Anliegern und den Stadtbezirksräten abgestimmt, bevor sie zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Es folgen die Genehmigungsplanung und voraussichtlich in 2018 das Planfeststellungsverfahren, in dem es eine weitere Öffentlichkeitsbeteiligung geben wird.

Parallel wird die Förderung beantragt und mit den Zuwendungsgebern abgestimmt, bevor dann mit einem koordinierten Vergabeverfahren voraussichtlich im Herbst 2019/Frühjahr 2020 die Bauphase beginnt.

Sowohl das zweite Projekt der Stufe 1 – Rautheim – als auch die weiteren Ausbaustufen 2 und 3 erfolgen nach der gleichen Methodik und starten zeitversetzt (siehe auch Mitteilung 17-03830 „Informationen zum vorgeschlagenen Grundsatzbeschluss zum Stadtbahnausbau“).

6. *Wie werden die Stadtbezirksräte zukünftig eingebunden?*

Die zuständigen Stadtbezirksräte werden in jedem Schritt der Planung eingebunden, d. h. sowohl im Rahmen der Bürgerworkshops als auch formal vorberatend bei den Planungsbeschlüssen.

7. *Ist der Punkt 1 der Vorlage als Grundsatzbeschluss zu verstehen, also lediglich der Auftrag an die Verwaltung, die weiteren Planungen vorzunehmen?*

Ja, der Punkt 1 der Beschlussvorlage ist als Grundsatzbeschluss zu verstehen. Punkt 1 stellt den Beschluss zur Gesamtkonzeption des Liniennetzes von Stadtbahn- und Buslinien für das Jahr 2030 dar. Mit dem Beschluss werden Verwaltung und Verkehrs-GmbH aufgefordert, das Liniennetz auf dieser planerischen Grundlage in Stufen weiterzuentwickeln. Die Entscheidungen über die konkreten Planungen einzelner Trassen und über tatsächliche bauliche Umsetzungen werden in Einzelbeschlüssen durch die zuständigen Ratsgremien nach Vorberatungen in den betroffenen Stadtbezirksräten getroffen.

8. *Falls ja, warum wird das nicht in dieser Deutlichkeit formuliert?*

Der Planungs- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 08.02.2017 auf Antrag der CDU-Fraktion den Grundsatzcharakter des Beschlusses durch Ergänzung des Punktes 1 zu „Die Planung für das Zielnetz Stadtbahn 2030 (Mitfall) einschließlich der dafür notwendigen Zwischenschritte wird beschlossen.“ deutlicher hervorgehoben. Die Verwaltung trägt diese Klarstellung der Formulierung, die der Intention der Vorlage entspricht, ausdrücklich mit.

9. *Worin unterscheiden sich der Punkt 1 und der erste Satz von Punkt 5 des Beschlussvorschlages?*

Punkt 1 der Beschlussvorlage stellt den Grundsatzbeschluss dar. Punkt 5 der Beschlussvorlage macht deutlich, dass die Umsetzung des Zielnetzes unter dem Vorbehalt steht, dass die angestrebte Förderung durch Bund und Land tatsächlich erzielt wird. Durch Punkt 5 wird hervorgehoben, dass ein Stadtbahnausbau ohne Förderung ausgeschlossen ist.

10. *Warum erfolgt die Standardisierte Bewertung nicht bereits jetzt nach den Grundsätzen des aktualisierten Verfahrens?*

Für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde das derzeit gültige und bundesweit einheitliche Verfahren der Standardisierten Bewertung in der Version 2006 verwendet. Seit längerem wird an einer Aktualisierung und Weiterentwicklung des Verfahrens im Auftrag des BMVI gearbeitet. Dabei werden nach derzeitigem Kenntnisstand sowohl methodische Weiterentwicklungen als auch kostenseitige Anpassungen an den Preisstand 2016 enthalten sein. Die Veröffentlichung und die verbindliche Einführung des Verfahrens sind noch nicht erfolgt, sie sind für 2017 angekündigt. Details zu den Veränderungen liegen derzeit noch nicht vor. Deshalb kann das zukünftige Verfahren noch nicht angewandt werden.

11. *Sollte dieses Vorgehen nicht möglich sein, warum wird diese Verfahrensänderung nicht abgewartet, um dann das finale Berechnungsergebnis als Beschlussgrundlage zu nutzen?*

Die Verwaltung arbeitet mit dem jeweils aktuellen Verfahren. Ein Abwarten der vorgesehenen Änderung des Verfahrens hätte einen mehrjährigen Stillstand in den Planungen bedeutet.

12. *Was ist unter den in der Vorlage genannten „leichten Änderungen“ zu verstehen?*

Dies Einschätzung basiert auf informellen Gesprächen mit Mitgliedern des Arbeitskreises zur Fortschreibung des Verfahrens. Detaillierte Erkenntnisse und die Hintergründe dazu sind noch nicht öffentlich und der Verwaltung noch nicht bekannt. Eine genaue Aussage zu den Verfahrensänderungen und zu den Effekten auf die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen ist möglich, wenn das aktualisierte Verfahren vorliegt. Damit ist im Laufe diesen Jahres zu rechnen.

II. Zur Finanzierung

13. *Wie hoch ist die vermutete Gesamtkonzerninvestition, also inklusive aller Investitionen - auch die der Konzerngesellschaften?*

Zur Umsetzung dieses Projektes werden rund 200 Mio. EURO an Baukosten benötigt, die alle originär mit der Maßnahme erforderlichen Sachverhalte beinhalten. Zudem werden rund 7 Stadtbahnfahrzeuge für rund 20 Mio. EURO sowie eine Betriebshofertüchtigung (Werkstatt, Abstellgleis und Halle etc.) auf diesen Wagenpark bezogen in Höhe von rund 15 Mio. EURO notwendig sein. Diese Werte gehen sowohl in die Standardisierte Bewertung als auch in die Folgekostenrechnung ein.

Der Großteil der geplanten Stadtbahnprojekte erfolgt auf Straßenabschnitten, auf denen ohnehin eine Sanierung der Leitungen und der Straßen ansteht. Es ist vorgesehen und sinnvoll, diese Arbeiten koordiniert in einer Gesamtbaumaßnahme zusammen mit dem Stadtbahnbau durchzuführen. Die Kosten für Straßen- und Leitungsbau fallen auch ohne Stadtbahnausbau an, werden im Zuge der Planungen der Einzelprojekte ermittelt und auf den üblichen Wegen im städtischen Haushalt und in den Finanzplanungen der Leitungsbetreiber veranschlagt.

14. *Ist es richtig, dass der sogenannte „Ohnefall“ laut Gutachter sowieso als Investitionsblock anfallen würde?*

Sämtliche regelmäßig anfallenden Investitionen wie z. B. Gleissanierungen im Bestandsnetz würden auch im Ohnefall anfallen. Da es bei der Standardisierten Bewertung um einen Vergleich zwischen Ohnefall und Mitfall geht, spielen für diesen Vergleich aber nur solche Investitionen eine Rolle, die nicht in beiden Fällen in gleicher Weise anfallen würden. Dies ist in Braunschweig bei den Wendeschleifen am Grenzweg und an der Helmstedter Straße der Fall. Diese müssten bei Umsetzung des Ohnefalls erneuert werden, bei Umsetzung des Mitfalls können sie entfallen („Vermiedene Investitionen“).

15. *Falls ja, wie hoch wären diese Investitionen?*

Die Kosten für die Erneuerung einer Wendeschleife wurden in 2012 für die damaligen Berechnungen des Projektes Volkmarode-Nord zu ca. 2,4 Mio. EURO ermittelt. Dieser Wert wurde auch in den aktuellen Berechnungen angesetzt.

16. Müssen diese nicht zum Anteil der Stadt hinzugezählt werden?

Nein, da diese ohnehin als Erhaltungsinvestitionen auch ohne das Stadtbahnerweiterungsprojekt umgesetzt werden müssten.

17. Wie wird sich der Zuschussbedarf der Braunschweiger Verkehrs-GmbH bis zum Jahr 2030, ausgehend von 2016, entwickeln?

Nach ersten Teil-Berechnungsergebnissen des Gutachters WVI wird die Leistungserhöhung vom IST-Zustand zum Ohnefall mit voraussichtlich rund 1,6 Mio. EURO Ergebnisbelastung pro Jahr im Wirtschaftsplan darzustellen sein. Die Umsetzung des Zielnetzes Stadtbahn 2030 (Mitfall) gegenüber dem Ohnefall wird derzeit mit einer Ergebnisbelastung von zusätzlichen rund 1,4 Mio. EURO pro Jahr abgeschätzt. Diese Daten werden im weiteren Planungsprozess beratergestützt schrittweise konkretisiert.

18. Wann ist beabsichtigt, den erhöhten Zuschussbedarf für die Braunschweiger Verkehrs-GmbH bei Annahme des „Mitfalls“ zu errechnen und den Gremien vorzulegen?

Der Zuschussbedarf wird im weiteren Verfahren kontinuierlich weiter konkretisiert. Die Verkehrs-GmbH wird bei allen Einzelplanungen die Auswirkungen auf den Wirtschaftsplan ermitteln und zusammen mit den jeweiligen Planungen in die politische Beratung und Entscheidung geben.

19. Wie soll der Anteil der Stadt am Ausbaukonzept finanziert werden?

Die notwendige Kreditaufnahme für die Investitionen in die Stadtbahn-Infrastruktur erfolgt durch die Verkehrs-GmbH und wird dort im Wirtschaftsplan abgebildet. Dafür wird eine Erhöhung der Liquidität der Gesellschaft erforderlich. Veränderungen der Jahresergebnisse der Verkehrs-GmbH werden über die Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH (SBBG) ausgeglichen.

Neben den Investitionen in die Stadtbahn-Infrastruktur werden Kosten für die begleitende Straßenerneuerungen z. B. neben einem besonderen Bahnkörper entstehen, die im städtischen Haushalt abgebildet werden müssen. Die hierfür erforderlichen Beschlussvorlagen wird die Verwaltung zu gegebener Zeit vorlegen (vgl. Beschlussvorlage 17-03594 „ÖPNV in einer wachsenden Großstadt - Stadtbahnausbaukonzept für Braunschweig“). Eine erste solche Beschlussvorlage ist für die Projekte der 1. Stufe (Volkmarode und Rautheim) zur Haushaltsplanung 2018 vorgesehen.

20. Sind in den angegebenen 200 Mio. EURO Investitionssumme bereits die folgenden Punkte berücksichtigt: Umgestaltung bzw. Neuanlage von Grünflächen, Umbau von Nebenanlagen, Errichtung und Umbau bzw. Rückbau von Haltestellen, Ampelumbauten etc. pp.?

Die Umsetzung von Stadtbahnprojekten ist in der Regel mit einem Umbau und einer Neugestaltung von Stadträumen verbunden. Insofern ist ein Stadtbahnausbau eine städtebauliche Maßnahme. In der Standardisierten Bewertung werden die Investitionskosten berücksichtigt, die unmittelbar dem Stadtbahnausbau zuzurechnen sind. Hierzu gehören die Gleisanlagen, die Haltestellen, größere Infrastrukturbauwerke (Brücken etc.) und mit der Neuaufteilung der Verkehrsräume verbundenen Kosten im Straßenbau. Maßnahmen, die nicht zwingend sondern lediglich begleitend zur Stadtbahn-Maßnahme erfolgen, sind dort nicht enthalten.

21. Falls nein, welche weiteren Investitionen sind noch zu tätigen?

Sinnvollerweise werden parallel mit dem Stadtbahnbau die betroffenen Straßen erneuert. Die Verwaltung wird dies in den weiteren Planungen vorbereiten, die Kosten ermitteln und die notwendigen politischen Beschlüsse zur Finanzierung vorbereiten.

22. Sind diese Investitionen förderfähig, oder verbleibt deren Finanzierung ausschließlich bei der Stadt Braunschweig?

In wie weit und in welcher Höhe diese Kosten förderfähig sind, wird wie bei allen Straßenbauprojekten im Zuge der konkreten Projektplanung anhand der dann jeweils relevanten Förderprogramme ermittelt. Die Verwaltung geht davon aus, dass sich für einen Teil der betroffenen Straßen Fördermöglichkeiten ergeben werden.

23. Welche Kosten wurden für einen Kilometer Gleis angenommen und sind dabei bereits Spezialbettungen, z. B. gegen Vibrationen, eingerechnet?

Die zugrunde liegende Kostenschätzung basiert auf Einheitskosten je Meter Gleis, Kosten für die Haltestellen, für Grunderwerb, Fahrleitungsanlagen, Unterwerke, Leitungsbau etc.. Diese Kostensätze basieren auf langjährigen Erfahrungen aus der Umsetzung von vergleichbaren Projekten und bilden daher mittlere Kostensätze ab. Die angesetzten Kosten für einen Kilometer Strecke liegen zwischen 9 und 14 Mio. EURO. Dabei wurde bereits berücksichtigt, ob eine Strecke voraussichtlich auf besonderem Bahnkörper, innerstädtisch oder z. B. über freies Feld geführt wird, was Auswirkungen auf die Tiefbaukosten hat. Eine genauere Kostenermittlung erfolgt nach Festlegung der genauen Trassenführung und berücksichtigt in der weiteren Konkretisierung die spezifischen Besonderheiten wie zum Beispiel besondere Maßnahmen zur Schall- oder Vibrationsminderung soweit erforderlich. Die reinen Gleisbaukosten liegen bei 2 bis 3 Mio. EURO pro Kilometer.

24. Gleise und Brücken werden über einen sehr langen Zeitraum abgeschrieben. Welche laufenden Kosten für Instandhaltung und Sanierung sind in dieser Zeit jährlich zu berücksichtigen?

Die Vorhaltungskosten für den Fahrweg und die weitere ortsfeste Infrastruktur setzen sich aus den Bestandteilen Abschreibung, Verzinsung und den Unterhaltungskosten zusammen. Der so genannte Kapitaldienst geht in die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Indikators als Kostenbestandteil ein. Der Saldo der Unterhaltungskosten fällt unter die Betriebskosten des ÖPNV. Die jährlichen Unterhaltungskosten sind als Prozentsatz der Investitionssumme gemäß den Vorgaben der Standardisierten Bewertung sowie den betrieblichen Erfahrungen der Gesellschaft in der Folgekostenrechnung ermittelt und sind in den zusätzlichen jährlichen Zuschussbedarf eingerechnet.

25. Im Jahr 2007 wurde ein Kilometer Straßenbahnausbau in Frankfurt mit 15 Mio. € und in Hamburg im Jahr 2010 mit 18 Mio. € bewertet. Wieso kommt das vorliegende Konzept auf Kosten in Höhe von rund 11 Mio. € je Kilometer Ausbaunetz?

Ein Kostenvergleich mit einzelnen anderen Städten ist schwer herzustellen, denn jede Strecke hat ihre spezifischen Herausforderungen. So erfordert das Projekt "Linie 2" in Ulm für eine 9 km lange Neubaustrecke und eine Betriebshoferweiterung Baukosten von rund 192 Mio. EURO. Darin enthalten sind die Kosten für eine 400 m lange ÖPNV-Brücke. Die im Dezember 2016 in Betrieb genommene 9,2 km lange Neubaustrecke "Mainzelbahn" in Mainz erforderte Baukosten von 84 Mio. EURO.

Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 in Bielefeld um 1,2 Kilometer nach Altenhagen erforderte 15 Mio. EURO Baukosten und beinhaltet 2 Hochbahnsteige.

Die im Dezember 2016 in Betrieb gegangene 1,4 km lange Verlängerung der Tramlinie 25 in München vom Betriebshof Einsteinstraße nach Berg am Laim umfasste 21 Mio. EURO Baukosten.

Die derzeit in Bau befindliche Straßenbahnverlängerung in Potsdam von der Viereckremise zum Jungfernsee ist 1,1 km lang und erfordert Baukosten in Höhe von 7,5 Mio. EURO.

An diesen Beispielen wird bereits deutlich, dass die Topographie einer Stadt, die Lage der geplanten Trasse (Innenstadt oder Stadtrandlage), die Spezialbauwerke (Brücken, Kreuzungsbauwerke, spezifische Zugsicherungsanlagen, etc.) und der Zustand bzw. die Notwendigkeit zur Verlegung der Versorgungsinfrastruktur wesentliche Auswirkungen auf die Baukosten hat. Die durchschnittlichen Kosten variieren sehr stark und hängen von den Rahmenbedingungen und der Trassenlage ab.

Darüber hinaus setzen die Verkehrsunternehmen unterschiedliche Baustandards zugrunde. So kostet eine Stadtbahnhaltestelle in der Innenstadt Hannovers bis zu 4 Mio. EURO während eine Stadtbahnhaltestelle in Braunschweig mit rund 0,5 Mio. EURO veranschlagt wird. Das liegt wesentlich an dem systembedingt in Hannover notwendigen Haltestellenausbau als Hochbahnsteig.

Ein Vergleich von Durchschnittsbaukosten ist somit in der Regel nicht aussagefähig.

26. *Im Konzept ist die Rede davon, die Kosten (Investitions- und Planungskosten) für den ergänzenden Straßenbau dem Rat zu gegebener Zeit vorzulegen. Welche Zieltermine sieht die Verwaltung hier vor?*

Erste Planungsmittel sind im aktuellen Verwaltungsvorschlag zum Haushalt 2017 veranschlagt. Eine Beschlussvorlage für die weiteren Kosten der Projekte der 1. Stufe (Volkmarode und Rautheim) und für die ersten Planungen der Stufe 2 (Campusbahn und Salzdahlumer Straße) ist zur Haushaltsplanung 2018 vorgesehen. Die Finanzplanung wird auf Grundlage der für die Einzelprojekte zu erstellenden Projektplanungen kontinuierlich fortgeschrieben und fließt dann regelmäßig in die städtische Haushaltsplanung ein.

III. Zur Bürgerbeteiligung

27. *Wie soll die Öffentlichkeit zukünftig intensiv beteiligt werden?*

Für den Grundsatzbeschluss über das stadtweite Konzept wurden Informationsformate (Veranstaltungen in der Stadthalle, Postkartenaktion, www.stadt-bahn-plus.de) gewählt, die die Bevölkerung der Gesamtstadt ansprechen. Die Internetseite wird durchgehend als Informations- und Kommunikationsplattform sowohl zum Gesamtkonzept als auch zu den einzelnen Trassen erhalten und ausgebaut werden.

In den nächsten Planungsschritten geht es um die Konkretisierung der Trassen und damit auch um konkrete Fragen, die sich vor Ort ergeben. Also werden die nächsten Schritte in der Bürgerbeteiligung vor Ort stattfinden, neben Gesprächen mit betroffenen Anwohnern auch in Form von Bürgerworkshops. Dies soll zweistufig erfolgen, zunächst zur Ermittlung der Vorzugsvariante, anschließend bei der Trassenplanung, bei der es dann auch um die Details vor Ort geht.

Diese Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Trassenplanung entspricht im Wesentlichen dem Verfahren, dass die Verwaltung auch für die Abstimmung der Planung der Stadtstraße Nord im Nördlichen Ringgebiet durchgeführt hat. Dieses Vorgehen hat sich dort sehr bewährt und ist auf breite Zustimmung gestoßen. Ebenso wie bei der

Stadtstraße Nord und bei anderen Straßenplanungsprojekten werden auch bei den einzelnen Trassenplanungen viele Einzelgespräche und Abstimmungen mit privaten und gewerblichen Anliegern und Grundstückseigentümern erfolgen, um die insgesamt besten Lösungen zu ermitteln.

28. *Wie und wann werden betroffene Anlieger an den Ausbaulinien (sowohl private als auch gewerbliche) über die konkreten Planungsschritte informiert und beteiligt?*

Die betroffenen Anlieger werden über die Bürgerworkshops, über ergänzende Informationsveranstaltungen und bei Bedarf über Einzelgespräche beteiligt und informiert. Darüber hinaus stehen auch den Anliegern durchgehend die allgemeinen Informationsangebote wie die zentrale Internetseite www.stadt-bahn-plus.de und die bekannten Kontaktmöglichkeiten zur Verkehrs-GmbH und zur Stadtverwaltung zur Verfügung.

29. *Wie wird sichergestellt, dass Anmerkungen, Sorgen und Befürchtungen angemessen in die Planungen einfließen?*

Insbesondere durch den offenen Charakter der Bürgerworkshops ohne Vorfestlegungen ist sichergestellt, dass alle Anmerkungen, Sorgen und Befürchtungen angemessen in der Planung Berücksichtigung finden werden. Alle Aspekte der Bürgerschaft werden naturgemäß nicht einfließen können, insbesondere wenn es widerstreitende Interessen gibt. Dabei sind aber das Format des Bürgerworkshops sowie vertiefende Gespräche im kleineren Kreis der Betroffenen geeignet, Kompromisse zu finden.

30. *Ist eine Bürgerbefragung nach § 35 NKomVG seitens der Verwaltung vorgesehen?*

Nein. Die Planungen zum Stadtbahnausbaukonzept gehen vollständig auf Vorschläge aus der Bürgerschaft zurück, die im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung zu Beginn des Planungsprozesses unmittelbar in einer Veranstaltung in der Stadthalle oder anschließend schriftlich eingereicht wurden. Die Verwaltung hat über das Stadtbahnausbaukonzept und über die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsberechnungen öffentlich informiert. Es bestanden und bestehen durchgehend Möglichkeiten für die Bürgerschaft, ihre Anregungen, Hinweise, Fragen und Bedenken in die Planungsprozesse einzubringen. Soweit die Bürgerinnen und Bürger ihr Einverständnis geben, werden ihre Beiträge und die Rückmeldung dazu öffentlich gemacht. In den nächsten Planungsschritten sind Bürgerworkshops und Einzelgespräche vorgesehen. Die Verwaltung hält diesen mehrstufigen und transparenten Bürgerdialog, der sowohl die gesamtstädtischen Aspekte als auch die ganz konkreten Belange der Anwohnerinnen, Anwohner und Gewerbetreibenden an den möglichen Stadtbahntrassen berücksichtigt, für die geeignete Form der Bürgerbeteiligung zum Stadtbahnausbau.

31. *Wann wäre nach Ansicht der Verwaltung der richtige Zeitpunkt für eine Bürgerbefragung nach § 35 NKomVG?*

Die Verwaltung sieht keine Einwohnerbefragung vor. Der Rat der Stadt entscheidet über jede einzelne Streckenplanung der Stadtbahn, wie der Planungs- und Umweltausschuss als zuständiger Ausschuss des Rates auch bei jeder einzelnen Planung von Straßen und Plätzen, beispielsweise der Stadtstraße Nord, der Hamburger Straße oder des Ägidienmarktes, seine Entscheidungskompetenz wahrgenommen hat.

IV. Zur Standardisierten Bewertung

32. *Wie genau berechnet sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,3?*

Ergänzend zu den Informationen in der Beschlussvorlage (Drucksache 17-03594) und der Ergänzungsvorlage (Drucksache 17-03594-01) zur Ratssitzung am 21. Februar 2017 berechnet sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis fachlich gesehen wie folgt:

Aufbauend auf den abgestimmten Daten des Verkehrsangebotes (Liniennetze) und der Verkehrsnachfrage zur Prognose 2030 werden die einzelnen Teilindikatoren (auf der Nutzenseite: Reisezeiten im ÖV, Pkw-Betriebskosten, ÖV-Gesamtkosten (ohne Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur) im Mitfall, Unfallschäden, Emissionskosten und auf der Kostenseite: Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall) für die zu beurteilenden Kriterien ermittelt. Die bloße Gegenüberstellung von Teilindikatoren in deren (vielfältig unterschiedlichen) originären Messgrößen (z. B. Reisezeiten in Minuten, CO₂-Emissionen in Tonnen) erlaubt in der Regel noch keine abschließende Beurteilung eines Investitionsvorhabens. Hier ist vielmehr noch eine Überführung dieser mit unterschiedlichen Dimensionen behafteten Größen in eine einheitliche, in diesem Falle geldliche, Messskala (Monetarisierung) erforderlich. Diese Wertansätze für eine Umrechnung sind vom Verfahren vorgegeben. Die Nutzen und Kosten werden auf jährliche Beträge umgerechnet und im Nutzen-Kosten-Verhältnis gegenübergestellt. Dies führt im Ergebnis zu dem Wert von 1,3.

33. *Welche konkreten Zahlen und Entwicklungen hinsichtlich der Einwohnerzahlen, Pendler, Veränderungen der in den Haushalten lebenden Personen, Neubaugebiete, Verdichtungen, Unternehmensansiedlungen, Unternehmenserweiterungen wurden dem Gutachten zugrunde gelegt?*

Im Verkehrsmodell wurde eine Einwohnerzahl von 265.900 Einwohnern zum Prognosehorizont 2030 zugrunde gelegt. Diese Zahl geht auf das Bezugsjahr 2012 und die ab 2012 prognostizierte Wohnbaulandentwicklung zurück (siehe auch Antwort zu Frage 38).

In den geplanten Gewerbegebieten wird von Arbeitsplätzen für rund 17.000 Beschäftigte ausgegangen. Diese gehen zu deutlich mehr als der Hälfte auf Verlagerungen aus bestehenden Gebieten zurück. In Summe ergibt sich dadurch ein Zuwachs von 4 % bezogen auf die Gesamtzahl der Beschäftigten in Braunschweig. Die Zahl der Personen in einem Haushalt ist für das Modell nicht maßgebend, da die Verkehrsnachfrage auf der Basis des individuellen Mobilitätsverhaltens einer Person aus einer Personengruppe abgebildet wird. Die Ermittlung der Verkehrsnachfrage basiert auf der Betrachtung von Personen und nicht auf Haushalten.

Die Pendlerströme werden im Modell nicht gesondert prognostiziert, sondern ergeben sich aus der prognostizierten Einwohnerentwicklung und der Verteilung der Arbeitsplätze in der Region. Die Einwohnerentwicklung im Umland ist eher rückläufig unterstellt. Der leichte Zuwachs bei den Arbeitsplätzen in Braunschweig führt teilweise dazu, dass Berufsverkehre aus dem Umland in Richtung Braunschweig gezogen werden. Bezüglich der Quell- und Zielverkehre (bezogen auf das Stadtgebiet) ergeben sich zur Prognose 2030 daraus Zuwächse von rd. 10 %.

34. Welche Entwicklung nimmt Braunschweig dabei im Vergleich zu anderen vergleichbaren Kommunen?

Für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde ein Einwohner-Zuwachs von 8,3 % bezogen auf 2012 unterstellt. Dies wurde auch als Folge der intensiven Wohnungsbaupolitik der Stadt als realistisch angesehen. Die Prognose der NBank für Niedersachsen (2013 bis 2035) liefert Zuwachsraten für Großstädte in folgender Größenordnung:

Stadt Wolfsburg	+ 11,0 %
Stadt Hannover	+ 11,4 %
Stadt Oldenburg	+ 8,0 %
Stadt Osnabrück	+ 8,0 %
Stadt Lüneburg	+ 11,4 %

Insgesamt ist bundesweit ein Trend zum Wachstum der Städte auf Kosten der ländlichen Regionen erkennbar.

35. Aus welchem Grund wurde der Betrachtungszeitraum der Hochrechnung auf das Jahr 2030 gelegt?

Der Prognosehorizont wird von der Standardisierten Bewertung vorgegeben, für die der aktuelle Bezugshorizont der Bundesverkehrswegeplanung (2030) zu hinterlegen ist.

36. Welchen Wert würde die Standardisierte Bewertung ergeben, wenn man eine Einwohnerzahl von 255.000 Menschen im Jahre 2030 zugrunde legen würde?

Die Einwohnerprognose liegt sowohl dem Mit- als auch dem Ohnefall zugrunde. Bewertungsrelevante Effekte ergäben sich aus den veränderten Verkehrsangeboten im ÖPNV im Vergleich Mitfall zu Ohnefall und den sich daraus ergebenden volkswirtschaftlichem Nutzen. Bei einer um 4 % verringerten Einwohnerzahl in Braunschweig würde das Fahrtenvolumen im motorisierten Verkehr insgesamt etwas geringer ausfallen. Damit ergeben sich auch etwas geringere Verlagerungswirkungen vom MIV zum ÖPNV. Die Nutzenbeiträge aus vermiedener Pkw-Fahrleistung und eingesparter Reisezeit der Fahrgäste würde ebenfalls etwas geringer ausfallen. Der Gutachter schätzt den Effekt als gering ein.

37. Inwiefern würde sich die Bewertung verändern, wenn nur die durchschnittlichen Wachstumsraten deutscher Großstädte angenommen würden?

Für die Stadt Braunschweig wird kein überproportionales Wachstum unterstellt (vgl. Antwort 34).

38. Welche Neubaugebiete oder Verdichtungsareale sieht die Verwaltung vor, um den starken Einwohnerzuwachs mit seinem benötigten Wohnraum zu ermöglichen?

Basis für die Berechnungen nach der Standardisierten Bewertung ist das Jahr 2012. Somit sind alle Baugebiete und größeren Bauvorhaben seit 2012 in die Betrachtung eingeflossen. Danach kann man drei Kategorien von Plangebieten unterscheiden:

- (1) Baugebiete mit rechtskräftigem Bebauungsplan bzw. größere Bauvorhaben nach § 34 BauGB (z. B. Taubenstraße I, Alsterplatz, Langer Kamp, Noltemeyerhöfe)
- (2) Baugebiete, für die es einen Aufstellungsbeschluss gibt (z. B. Feldstraße, Taubenstraße II und III, Mittelweg-Südwest, Heinrich-der-Löwe-Kaserne)
- (3) Potenzialflächen, bei denen mit einem Aufstellungsbeschluss zu rechnen ist (z. B. Holwedestraße, Ludwigstraße)

Diese Gebiete sind in die Berechnungen nach der Standardisierten Bewertung eingeflossen.

Die Erstermittlung der Zahlen fand 2015 statt, in 2016 wurden diese aktualisiert und Anfang 2017 nochmals überprüft. Die Zahlen berücksichtigen dabei die Gesamtstadt und nicht nur Flächen in den Korridoren entlang der Trassen. Aktuell ergibt sich folgende Aufteilung:

Kategorie (1)	2.345 Wohneinheiten	5.687 Einwohner
Kategorie (2)	4.360 Wohneinheiten	10.285 Einwohner
Kategorie (3)	2.561 Wohneinheiten	5.685 Einwohner
Summe	9.266 Wohneinheiten	21.657 Einwohner

Diese Aufstellung macht deutlich, dass für rund $\frac{3}{4}$ des erwarteten Bevölkerungszuwachses (Kategorien 1 und 2) bereits sehr konkrete Umsetzungsperspektiven für die Baugebiete bestehen. Vieles wird bereits bis 2020 realisiert sein. Da das Referenzjahr 2012 ist, sind eine der Bauprojekte bereits bezogen. Das spiegelt sich auch in der Bevölkerungsentwicklung von 2012 (Bezugswert rund 245.000) bis heute wieder.

39. Wo sieht die Verwaltung die entsprechenden Arbeitgeber, die einen Anstieg der Einwohnerzahlen begründen?

Ein Zuwachs an Einwohnern ist nicht automatisch gekoppelt an einen Zuwachs an Arbeitgebern in der Stadt. Das wird an der großen Zahl von Ein- und Auspendlern deutlich. Neben dem Arbeitsplatz sind z. B. auch das kulturelle Leben und die Erreichbarkeit von Ärzten und Einkaufsmöglichkeiten wichtige Entscheidungskriterien für die Wahl des Wohnortes „Stadt“. Zudem überstieg bei den bisherigen städtischen Baugebieten die Anzahl der potenziellen Bauinteressenten jeweils deutlich das Angebot an zur Verfügung stehenden Wohneinheiten. Somit vollzieht sich zum Teil auch eine Wanderungsbewegung zurück in die Stadt, weil bislang kein ausreichender Wohnraum zur Verfügung stand.

Daneben ist aber auch ein Zuwachs an Arbeitgebern bzw. Arbeitsplätzen zu erwarten, denn analog der fehlenden Baugebiete für die Wohnbauentwicklung gibt es auch ein Defizit an Gewerbeflächen und entsprechende Entwicklungsplanungen (vgl. Gewerbeflächenentwicklungskonzept der Stadt Braunschweig).

40. Auf welcher Grundlage fußt die Prognose für das starke Wachstum?

Die Prognose sieht kein für eine Großstadt überproportionales Wachstum vor. Das prognostizierte Wachstum fußt auch den städtischen Planungen für Wohn- und Gewerbeflächen.

V. Zu den einzelnen Strecken

41. Welche Streckenabschnitte sind mit Rasengleisen geplant?

Auf welchen Abschnitten ein Rasengleis realisiert werden soll, werden die Planungsprozesse für die einzelnen Strecken in den kommenden Jahren zeigen. Die letztendliche Entscheidung dazu liegt so wie bei den Stadtbahnsanierungsprojekten der letzten Jahre in jedem Einzelfall beim Rat.

42. Mit welchen Mehrkosten ist im Vergleich zu Schottergleisen zu rechnen?

Die Mehrkosten müssen in jedem Einzelfall konkret ermittelt werden. Sie liegen erfahrungsgemäß in der Größenordnung von rund 800 EURO pro Meter zweigleisige Strecke.

43. Lassen sich die Gleiskorridore in einigen Jahren so planen, dass alternative Fahrzeuge (z. B. selbstfahrende Busse) ebenfalls auf eigenen Trassen als Alternative zum Schienenverkehr denkbar sind?

Die Verwaltung schlägt den Ausbau des Stadtbahnnetzes auf ausgewählten, im Nutzen-Kosten-Index volkswirtschaftlich sinnvollen Abschnitten vor. Das Stadtbahnsystem hat nach seiner Realisierung eine deutlich höhere Leistungsfähigkeit als ein Bussystem. Die Trassen werden auf großen Abschnitten mit einem eigenen Gleiskörper für dieses System errichtet.

Grundsätzlich ist technisch eine Mischnutzung möglich, jedoch derzeit und in diesem Projekt nicht förderfähig. Zudem führt es zu Kostenanstiegen und Reduzierung bei den gestalterischen Entscheidungen. So sind z. B. Rasengleise nicht für die Busbefahrung geeignet. Grundsätzlich wäre auch ein späterer Umbau von Gleistrassen zu Bustrassen denkbar. Die vorzeitige Abschreibung, die Rückzahlung von Fördermitteln und die Baukosten sprechen aber deutlich gegen eine solche Option.

An Umsteigehaltstellen wird die gemeinsame Nutzung von Stadtbahnen und Bussen - wie beispielsweise an den Haltestellen Radekint, Friedrich-Wilhelm-Straße, Friedrich-Wilhelm-Platz, Campestraße - wenn betrieblich sinnvoll berücksichtigt.

Der Einsatz von selbstfahrenden nicht spurgebundenen Bussen im öffentlichen Verkehrsraum wird nach Kenntnisstand der Verwaltung und der Verkehrs-GmbH derzeit nirgendwo verfolgt. Im ÖPNV gibt es selbstfahrende Fahrzeuge bisher ausschließlich in U-Bahnsystemen (z. B. Nürnberg, Kopenhagen), die völlig getrennt von anderen Verkehrsträgern verkehren.

Die Technologie des automatisierten Fahrens wird derzeit - u. a. auf dem Braunschweiger Testfeld Anwendungsplattform Intelligente Mobilität (AIM) – entwickelt und von der Stadt Braunschweig aktiv begleitet. Auch in Zukunft werden auf stark nachgefragten Verkehrsbeziehungen Verkehrsträger mit hohen Kapazitäten sinnvoll sein. Sollten sich Lösungen für autonome ÖPNV-Fahrzeuge abzeichnen, ist nach derzeitigem Stand davon auszugehen, dass dies im Bereich des spurgebundenen Verkehrs (Stadtbahn) früher praxistauglich sein dürfte als beim wesentlich komplexeren frei beweglichen Busverkehr. Beides ist derzeit noch nicht absehbar.

44. Auf welchen Strecken und Richtungen sieht das Konzept einen besonderen Bahnkörper vor?

Mit dem aktuellen Planungsstand gibt es eine Grobeinschätzung zu den möglichen Trassierungen. Abschnitte, die mit hoher Wahrscheinlichkeit auf einem eigenen Gleiskörper gebaut werden könnten, sind:

- Rautheimer Straße, Braunschweiger Straße (Seitenlage), entlang der Siedlungskante Rautheim sowie entlang der bereits freigehaltenen Trasse zwischen dem alten und neuen Siedlungsbereichen in Rautheim.
- Volkmarode zwischen Remenhof und Neubaugebiet auf einer bereits freigehaltenen Trasse
- Sachsendamm, Hallestraße
- Campusbahn
- Bundesallee und Saarstraße zwischen Saarbrückener Straße und von Pawelschen Holz

Für alle weiteren Abschnitte sind die Detailplanungen abzuwarten.

45. Welche Auswirkungen hat das Konzept auf den PKW-Verkehr?

Die Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr werden in den weiteren Planungsstufen betrachtet. Ziel ist, dass die Stadt für alle Verkehrsarten weiter gut erreichbar ist.

Die Standardisierte Bewertung zeigt, dass mit dem Ausbau der Stadtbahn nach dem vorgelegten Konzept Neufahrgäste gewonnen werden. Das bedeutet, dass mehr Menschen bereit sind gelegentlich oder regelmäßig auf das Automobil zu verzichten und auf Stadtbahn und Bus umzusteigen. Ziel ist es u. a., den Modal Split zugunsten der ÖPNV-Nutzung zu verändern. Zugleich soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs sinken. Dadurch ergibt sich trotz steigender Mobilität in einer wachsenden Stadt für den verbleibenden motorisierten Individualverkehr ein freieres Straßennetz.

46. Wird dieser durch die Trassen eingeschränkt?

Ja, es wird in einigen Bereichen zu Einschränkungen für den Pkw-Verkehr kommen. Zugleich werden die Verlagerungen auf den ÖPNV zu Entlastungen des Straßennetzes führen.

47. Welche Lärmbelastung kommt auf die Anwohner in eng bebauten Bereichen zu, wenn dort die Stadtbahn langfahren soll?

Die zu erwartenden Lärmemissionen einer Stadtbahntrasse werden gutachterlich in den weiteren Planungen ermittelt, bewertet und gehen in die Planfeststellung ein. Das Gutachten ist Basis der Festlegung ob und in welcher Form Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen getroffen werden müssen. Der darauf aufbauende Planfeststellungsbeschluss hat verpflichtenden Charakter, so dass die Anwohner gesichert im Rahmen der einschlägigen Gesetz geschützt werden. Die Verkehrs-GmbH setzt darüber hinaus bereits heute an engen Kurvenradien Gleisschmieranlagen gegen zusätzliche Lärmemissionen ein.

48. In welcher Zeit lässt sich ein Streckenabschnitt baulich darstellen und wie viele Jahre wird der Individualverkehr umgeleitet werden müssen?

Die Bauzeiten können mit dem aktuellen Planungsstand nicht näher beziffert werden. Erst wenn die Detailplanungen feststehen, ist der Aufwand für die Verlegung der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur absehbar. Diese ist in der Regel der zeitaufwendige Projektteil.

Wenn Baufreiheit besteht, ist der Bau der Gleisanlagen zeitlich gering. Die gleisbautechnische Sanierung des Bohlwegs zwischen Steinweg und Waisenhausdamm wurde während der sechswöchigen Sommerferien 2005 umgesetzt. Die Sanierung der Gleisanlagen Stobenstraße und Auguststraße erfolgte innerhalb von 6 Monaten in 2016.

49. Kann man davon ausgehen, dass Braunschweig über viele Jahre hinweg zur „Dauerbaustelle“ wird mit ähnlichen Auswirkungen auf den PKW-Verkehr, die wir derzeit durch die aktuellen Baumaßnahmen haben?

Baumaßnahmen im öffentlichen Raum haben immer auch Auswirkungen auf den Pkw-Verkehr, aber auch auf den öffentlichen Nahverkehr, den Rad- und den Fußverkehr. Je nachdem, ob die Baumaßnahme unmittelbar im Straßenraum stattfindet, wie z. B. in Volkmarode auf der Berliner Heerstraße oder komplett außerhalb des Straßenraums wie zwischen der Berliner Heerstraße und Ziegelwiese, wird es einerseits den Verkehr deutlich beeinträchtigende und andererseits auch den Verkehr kaum störende Baumaßnahmen geben. Im Rahmen der Baukoordination werden alle Baumaßnahmen innerhalb des Stadtgebietes so strukturiert, dass der Verkehr weiterhin abgewickelt werden kann. Durch die Zusammenführung von Gleisbau, Straßenbau und Leitungsbau werden mehrere Einzelbaustellen zu einem Gesamtprojekt zusammengeführt. Dadurch wird an Stelle mehrerer Baustellen nacheinander nur eine Baustelle erforderlich. Auf vielen der zu planenden Gleistrassen müssen die Versorgungsleitungen, die Kanäle und die Straße ohnehin

erneuert werden. Der Gleisbau hat in diesen Fällen in der Regel nur einen kleineren Anteil an der Gesamtbauzeit.

50. Sollen die Gleise im Schotterbett oder begrünt ausgeführt werden?

Auf welchen Abschnitten ein Schotter- oder ein Rasengleis (oder eine asphaltierter, gepflasterter oder betonierter Gleisbereich) realisiert werden soll, werden die Planungsprozesse für die einzelnen Strecken in den kommenden Jahren zeigen. Die letztendliche Entscheidung dazu liegt so wie bei den Stadtbahnsanierungsprojekten der letzten Jahre in jedem Einzelfall beim Rat (vgl. auch Antwort zu Frage 41).

51. Auf welchen Faktoren beruhend, neben dem Zustand der baulichen Infrastruktur, wurde die Priorisierung der Ausbaustufen vorgenommen?

Die Reihenfolge wird vom Planungsstand anderer Projekte beeinflusst.

Die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr plant die Sanierung der Brücken am Kreuz Braunschweig Süd. Das sind die Straßen- und Stadtbahn-Brücken aus der Verlängerung der Wolfenbütteler Straße in Richtung Heidberg-Melverode und weiter zur A 395. Dieses Projekt ist noch nicht exakt terminiert, jedoch wird signalisiert, dass die Sanierung in den kommenden Jahren beginnen wird. Während der Bauzeit wird es Einschränkungen im Verkehr geben, was Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Wolfenbütteler Straße mit sich bringt. Die Salzdahlumer Straße muss während dieser Bauzeit als Ausweichstrecke für den Kraftfahrzeugverkehr zur Verfügung stehen. Erst mit dem Abschluss der Brückensanierung kann an die Salzdahlumer Straße in größerem Umfang gebaut werden. Es macht also vor diesem Hintergrund keinen Sinn, die Salzdahlumer Straße als erstes Projekt zu bearbeiten.

Die Gleisanlagen des Anschlussgleises zum Heizkraftwerk sind sanierungsbedürftig. Vorab muss geklärt werden, ob ein Gleisanschluss zum Heizkraftwerk dauerhaft gebraucht wird. Sofern das Gleis mittelfristig zurück gebaut werden kann, ergeben sich neue Planungsparameter. Dann können die Stadtbahngleise und das Ringgleis die Flächen des heutigen Bahnkörpers mit nutzen. Bereits in diesem Jahr mit Detailplanungen entlang des Anschlussgleises zu beginnen ist vor diesem Hintergrund wenig sinnvoll.

Mit der vorgestellten Zeitfolge und dem vorgestellten Linienkonzept ist der Betrieb des Stadtbahnnetzes ausschließlich über den Bohlweg darstellbar. Mit dem Ausbau aller Strecken wird die Zugfolge auf dem Bohlweg so dicht, dass die westliche Innenstadtstrecke zwingend gebraucht wird. Unabhängig davon wäre die Strecke vorab für eine höhere betriebliche Flexibilität wünschenswert, ist aber wie dargestellt nicht zwingend. Deshalb wurde der Korridor über die westliche Innenstadtstrecke ins Kanzlerfeld in die 3. Realisierungsstufe geschoben.

52. Im Konzept wird von bis zu 20 eingesparten Bussen gesprochen. Inwiefern wird abgesichert, dass die Busanschlusslinien an den neuen Endpunkten keine Reduktion der Taktung oder gar Streichung unterliegen?

Es wurde ein Liniennetz für Stadtbahn und Bus für die Bedienung der Innenstadt, aller Stadtteile und in das Umland für das Jahr 2030 konzipiert, ohne einen Stadtbahnausbau zu berücksichtigen. Es stellt den sogenannten Ohnefall (also ohne Stadtbahnausbau) dar.

Außerdem wurde ein Liniennetz für Stadtbahn- und Bus für die Bedienung der Innenstadt, aller Stadtteile und in das Umland für den Fall des Ausbaus aller vorgestellten Stadtbahnstrecken für das Jahr 2030 konzipiert. Es stellt den sogenannten Mitfall (also mit Stadtbahnausbau) dar.

Im Vergleich beider Liniennetze werden zum Betrieb im Mitfall 7 zusätzliche Stadtbahnen benötigt und können 20 Busse eingespart werden. Die Reduzierung der Busse ist wesentlich durch den Ersatz für die Kapazitätserweiterung der eingesetzten Stadtbahnen begründet.

Es wurde bei der Konzeption beider Liniennetze darauf geachtet, dass keine bestehenden Querverbindungen zwischen Stadtteilen entfallen.

53. An welcher Stelle wird auf den sehr hohen Pendlerverkehr aus dem Umland eingegangen?

Der Pendlerverkehr ist ebenso wie der übrige ein- und ausströmende Verkehr von und nach Braunschweig im Verkehrsmodell und damit in den Nachfragedaten sowohl für die Analyse als auch für die Prognose berücksichtigt.

Die Pendlerverkehre aus dem Umland sind im Verkehrsmodell berücksichtigt. Für den ÖPNV sind hierbei die Umsteigepunkte zwischen dem regionalen und lokalen ÖPNV von besonderer Bedeutung. Dazu wurden die Planungen kontinuierlich mit dem Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB), Abteilung Nahverkehr, abgestimmt.

Berücksichtigt werden somit beispielsweise bis 2030 realisierte Haltepunkte der Regionalbahnen in BS-West, BS-Bienrode und BS-Leiferde. Außerdem werden die in 2030 umgesetzten Fahrplantaakte auf den Regionalbahnlinien (z. B. Halbstundentakt: BS - WOB, BS - SZ-Steterburg, BS - SZ-Ringelheim, BS - Hannover, BS - Gifhorn) berücksichtigt. Selbiges gilt für die Fahrplantaakte der regionalen Busverbindungen nach Braunschweig. Grundlage aller Überlegungen ist der gültige Nahverkehrsplan 2016 (Kapitel D, Seite 80ff).

54. Welche ernsthaften Versuche werden unternommen, Pendler an der Stadtgrenze zum Umstieg in die Stadtbahn zu motivieren?

Mit der Revision des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes in 2016 steht dem ZGB mehr Geld zur Bestellung von Verkehrsleistungen im Regionalverkehr zur Verfügung.

Mit diesem Geld werden derzeit auf vielen Fahrverbindungen die Takte verdichtet. Zum Teil erfolgt eine Optimierung der Linienführungen, so dass Fahrzeiten reduziert und direkte, schnelle Verbindungen geschaffen werden.

Ergänzend sollen mehr Haltestellen im Umland mit hochwertigen Fahrradständern (auch für Pedelecs) ausgestattet werden, so dass überschaubare Wege von der Haustür zur nächsten Bus oder Regionalbahnhaltestelle mit dem Rad zurückgelegt werden. Ziel ist es, damit zu erreichen, dass bereits im Umland mehr Menschen direkt ihre Wege mit dem ÖPNV beginnen und gar nicht erst den Pkw nutzen.

Bereits heute bestehen an vielen Einfallstraßen Park & Ride-Plätze. Die Anlage von weiteren Park & Ride-Plätzen wird bei den konkreten Trassenplanungen jeweils geprüft. Die Anlagen müssen von den Haupteinfallstraßen direkt erreichbar sein und kurze Übergänge zur Stadtbahn anbieten.

Die Parkhäuser in der Braunschweiger Innenstadt weisen sehr viele Parkplätze aus. Außer an den Adventssonntagen besteht mehr oder weniger eine Parkplatzgarantie in der Innenstadt, die das Bemühen um Umsteigen am Standrand konterkariert. Die Innenstadt ist zudem mit dem Auto gut erreichbar. Zusätzlich bewirken die relativ geringen Parkgebühren in der Braunschweiger Innenstadt, dass nur sehr wenige Pkw-Nutzerinnen und Nutzer Park & Ride-Angebote annehmen. Das Park & Ride-Angebot ist derzeit in erster Linie eine Parkplatzreserve für außergewöhnliche Situationen wie Adventssamstage oder Teilsperren der Innenstadt, z. B. zum Karneval.

Eine Stärkung der Park & Ride-Angebote wäre durch koordinierte Anpassungen der Parkgebühren und der Fahrscheipreise denkbar.

55. *Wo gibt es in den Braunschweiger Randbereichen Pendlerparkplätze? und*
56. *Welche Platzkapazitäten weisen diese auf?*

In Braunschweig gibt es an der Lincolnsiedlung (ca. 45 Plätze), an der Petzvalstraße (ca. 150), am Gänsekamp (ca. 110), an der Roten Wiese (ca. 170), am Thüringenplatz (ca. 175) und an der Friedrich-Seele-Straße (ca. 30) ausgewiesene Park & Ride-Plätze. Hinzu kommt das Messegelände als Park & Ride-Platz zur Weihnachtszeit.

57. *Wie sind die Pendlerparkplätze im Normalfall ausgelastet? und*
58. *Wieviele Pendler nutzen diese Plätze?*

Die Auslastung wird nicht erfasst. Nach stichprobenartigen Untersuchungen ist die Auslastung sehr gering. Dies gilt, mit Ausnahme des Messegeländes, auch für die Weihnachtszeit.

59. *Wo kommen die Pendler her?*

Die Herkunft der Pendler auf den einzelnen Park & Ride-Plätzen ist nicht bekannt, da dies nur über eine Befragung zu ermitteln wäre. Gleichwohl sind die Pendlerbeziehungen zwischen Braunschweig und dem Umland bekannt und im Nahverkehrsplan 2016 des ZGB (www.zgb.de → Verkehrsplanung → Nahverkehrsplan) beschrieben. Danach bestehen die stärksten Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Braunschweig mit den Städten Salzgitter bzw. Wolfenbüttel. Es folgen die Samtgemeinde Papenteich, sowie die Gemeinden Cremlingen, Vechelde, Sickte, Wendeburg und Lehre (vgl. Nahverkehrsplan 2016, Kapitel C4, Seite 50ff).

V.I. Volkmarode-Nord

60. *Wie bei jeder Baumaßnahme, werden auch durch den Stadtbahnausbau Gewerbetreibende zum Beispiel entlang der Ausbaulinie in Volkmarode negative Geschäftsentwicklungen während der Bauzeit erdulden müssen. Welche Unterstützungsmaßnahmen bietet die Verwaltung den Betroffenen an?*

Wie bei jeder Baumaßnahme wird es eine Baukoordination geben, die die Belange im näheren wie weiteren Umfeld der Maßnahme berücksichtigt. Hinzu kommen Abstimmungen mit den betroffenen Betrieben, um deren Erreichbarkeit und betriebsspezifische Belange wie zum Beispiel besondere Anlieferungen auch während der Baumaßnahme zu gewährleisten. Durch die koordinierte Abwicklung von Straßenbau, Kanalbau, und Leitungsbau wird eine Vielzahl von ohnehin notwendigen Baustellen zusammen mit dem Gleisbau in einer Gesamtbaumaßnahme zusammengefasst. Dadurch reduziert sich die Gesamtbauzeit und damit die Beeinträchtigung der Anlieger einschl. der Gewerbebetriebe.

61. *Insbesondere auf der Ausbaulinie nach Volkmarode wird durch Gewerbetreibende die Befürchtung geäußert, dass Parkraum, der derzeit für das funktionierende Geschäftsmodell mitverantwortlich ist, entfallen könnte. Wie sehen die konkreten Planungen aus?*

Die Planungen sehen derzeit vor, die Gleise entlang der Berliner Heerstraße bis in Höhe des Remenhofes zu führen und dort nördlich auf eine eigene Gleistrasse in Richtung Neubaugebiet abzweigen zu lassen.

Wie die Gleise in diesem Abschnitt verlegt werden, ob straßenbündig, auf einem eigenen Gleiskörper (ein- oder zweigleisig) etc. ist derzeit noch offen und soll ebenso wie die begleitende Straßenplanung in Planungsworkshops mit Bürgerinnen und Bürger gemeinsam beraten werden.

Der Hinweis der Gewerbetreibenden wird für die weiteren Planungen aufgenommen.

62. *Inwiefern wird begründet, dass auf der Volkmarode-Strecke trotz eines prognostizierten Anstieges der Fahrgastzahlen eine Reduktion (um 33 %) der Taktung erfolgt?*

Der Anstieg der Fahrgastzahlen ergibt sich nicht im Bereich der derzeit am Ortsrand von Volkmarode endenden Stadtbahnstrecke sondern innerhalb von Volkmarode, also in einem Bereich, der derzeit mit Bussen bedient wird.

Derzeit werden die Buslinien 417, 427 und 437 überwiegend mit Standardbussen bedient. Außerhalb des Schülerverkehrs verkehren dort 4 Busse pro Richtung und Stunde an einem Werktag zwischen 6 Uhr und 20 Uhr. Somit besteht derzeit ein durchschnittliches Platzangebot von 280 Plätzen (1 Standardbus transportiert bis ca. 70 Personen).

Mit einer Verlängerung der Stadtbahn verkehren zukünftig 4 Stadtbahnen pro Stunde und Richtung in Volkmarode. Somit wird das Platzangebot von 280 auf 840 Plätze (1 Tramino transportiert bis zu 210 Personen) in der Stunde erhöht. Die Fahrgaststeigerungen werden somit problemlos aufgenommen. Gegenüber dem derzeitigen Busangebot ergibt sich keine Reduktion des Taktes.

63. *Wenn laut Vorlage der Baubeginn für die Erweiterung nach Volkmarode-Nord im Jahr 2021 beginnen soll, dies aber nur ein kleinerer Abschnitt ist, ergibt sich die Frage, wann mit der Fertigstellung gerechnet wird?*

Die Bauzeit ist wesentlich abhängig von den notwendigen Sanierungen der Versorgungsinfrastruktur (Abwasser, Frischwasser, Energie, Telekommunikation). Diese Sanierungsarbeiten sind in der Berliner Heerstraße unabhängig vom Stadtbahnausbau vorzunehmen. Für den Bau der ca. 1,2 Kilometer lange Strecke inklusive aller Sanierungen der Versorgungsinfrastruktur sind nach einer ersten groben Schätzung 1 ½ Jahre Bauzeit ab 2020 einzuplanen. Der reine Stadtbahnbau beansprucht davon nur einen kleinen Zeitanteil.

V.II. Rautheim

64. *Wenn laut Vorlage der Baubeginn für die Erweiterung nach Rautheim im Jahr 2021 beginnen soll, dies aber nur ein kleinerer Abschnitt ist, ergibt sich die Frage, wann mit der Fertigstellung gerechnet wird?*

Eine erste Projektplanung für dieses Projekt wird zu Beginn der Planungsphase erstellt werden. Eine wesentliche Grundlage für die Konkretisierung der Projektplanung wird dann die Trassenfestlegung, die zugleich Art und Lage der Querung der DB-Gleise und der Autobahn vorgibt, sein. Der Zeitplan wird maßgeblich von der Brückenplanung und dem Brückenbau beeinflusst werden. Aussagen zur Bauzeit sind noch nicht möglich.

V.III. Salzdahlumer Straße/Heidelberg

65. *Die Kreuzung von der Salzdahlumer Straße auf die Hallestraße weist einen Winkel von weniger als 90 Grad auf. Wie soll diese realisiert werden?*

Diese Frage wird im Rahmen der Detailplanung zu klären sein. Der Straßenraum wird an dieser Kreuzung neu zu ordnen sein und die Anforderungen der einzelnen Verkehrsträger berücksichtigen.

66. Die Kreuzung von der Hallestraße auf den Sachsendamm ist gleichzeitig die Ausfahrt der Feuerwache Süd. Wie soll diese realisiert werden?

Bereits heute wird die Ampelschaltung an vielen Stellen von der Feuerwehr beeinflusst, um im Einsatz freie Fahrt auch vor der Stadtbahn zu haben. Eine solche Bevorrechtigung oder ähnliche Lösungen werden auch in diesem Fall zum Einsatz kommen.

V.IV. Campusbahn

67. Inwiefern ist eine Kanalisierung des Fahrgastaufkommens durch die bestehenden Stadtbahnlinien Siegfriedstraße und Volkmarode im prognostizierten Fahrgastaufkommen enthalten?

In der Standardisierten Bewertung wird das Verkehrsverhalten aller Braunschweigerinnen und Braunschweiger mit dem bestehenden Verkehrsmodell des Büros WVI untersucht. Das bedeutet, jede Stadtbahnerweiterung mit einem dahinsliegenden Linienkonzept für alle Stadtbahn und Buslinien beeinflusst mehr oder weniger die Wege der Bürgerinnen und Bürger. Somit wird auch das Fahrgastaufkommen auf den bestehenden Stadtbahnstrecken analysiert und berücksichtigt.

68. Da die erreichten Stadtbereiche nur vergleichsweise schwach oder wenig verdichtet sind, inwiefern wurde eine Verbindung Siegfriedviertel bis nach Querum Ost und/oder eine Abzweigstrecke ab Querumer Straße in Richtung Querum geprüft?

Auf Grundlage des Ratsbeschlusses vom 16.12.2014 (Drucksache 17231/14) wurden die genannten Strecken nicht weiter untersucht. Dem Vorschlag für den Ratsbeschluss lagen Potenzialabschätzung für 26 Korridore (mit Untervarianten) zugrunde. Danach ergab sich für die Verlängerung der Linie 2 nach Querum, im Wesentlichen aufgrund der geringeren Erschließungswirkung, nur die Einstufung in die Kategorie „Trassenfreihaltung“.

Bei dem Vergleich der Trassenführung Gliesmarode nach Querum mit der Campusbahn zeigte sich, dass mit dem Korridor Campusbahn in West-Ost-Richtung und einer ergänzenden, angepassten Buserschließung in Nord-Süd-Richtung der Stadtteil Querum vorteilhafter erschlossen werden kann. Dabei spielt eine wesentliche Rolle, dass entlang der Campusbahn nahezu durchgehend neue Wohngebiete entwickelt werden, die eine zusätzliche Nachfrage entlang dieser Trasse generieren.

69. Warum wird nicht die folgende Variante geprüft bzw. weiterverfolgt: Verlängerung der Stadtbahnlinie Siegfriedstraße Richtung Pepperstieg über die Ottenroder Straße mit Wendeschleife vor dem Bahndamm nach Querum?

Eine Verlängerung bis an den Bahndamm heran würde nur einen geringen zusätzlichen Nutzen bringen, da nur ein Randbereich von Querum und ein Randbereich der Schuntersiedlung zusätzlich erschlossen würden. Dem steht u. a. der kostenintensive Bau einer neuen Wendeschleife gegenüber.

Der Mehrwert für die Bürgerinnen und Bürger sind direkte und schnelle Verbindungen von Querum, der Nordstadt und dem TU-Campus. Mit dieser Verbindung (Campusbahn) können nennenswert mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden.

70. Wie stellt sich die Verwaltung die Überquerung zweier Bahnlinien sowie die Überquerung der Mittelriede (renaturiert) und der Wabe-Niederung vor?

Die Verwaltung stellt derzeit die Querung der Bahnlinien, der Mittelriede und der Wabe als Brücke dar. Etwa von der Beethovenstraße aus müsste eine sich in die Landschaft verträglich einfügende Rampe bis zum Brückenbauwerk hinausführen. Die Brücke muss die Bahngleise in einer lichten Höhe von 6 m überqueren und auf einer Rampe zwischen der Neubausiedlung Holzmoor-Nord und dem alten Siedlungskern Querums bis zur Bevenroder Straße herabführen. Die Brücke soll für die Stadtbahn, Radfahrer und Fußgänger nutzbar sein.

Die genaue Trassierung einschließlich der Konzeption, Lage und Bauausführung der Brücke können derzeit noch nicht näher spezifiziert werden. Für diesen sensiblen Bereich ist eine frühzeitige Einbindung der Umweltverbände vorgesehen. Die Planungskonkretisierung wird auch hier in Bürgerworkshops erfolgen.

71. Bestehen Erkenntnisse über die zu erwartenden Fahrgastzahlen aus dem Bereich Fischerkampsiedlung/Querum?

Die Campusbahn erschließt in diesem Bereich die Fischerkampsiedlung, die Schunterterassen und das geplante Baugebiet Dibbesdorfer Straße Süd nahezu vollständig. Für die Anwohner im Bereich Fischerkampsiedlung ergeben sich nach den derzeitigen Planungsüberlegungen zwei Zugänge zum Stadtbahnsystem: eine Haltestelle Bevenroder Straße und eine Endhaltestelle Dibbesdorfer Straße. Naturgemäß weist der „letzte“ Abschnitt einer Trasse in die Außenbereiche der Stadt eine geringere Belastung als die zentrumsnahen Streckenabschnitte auf. Dennoch erreicht die Querschnittsbelastung der Campusbahn im Bereich Querum rund 1.400 Fahrgäste pro Tag. Die Einbeziehung dieser Abschnitte in das Stadtbahnnetz ermöglicht zudem umsteigefreie Fahrbeziehungen und vermeidet die Notwendigkeit eines ergänzenden Busverkehrs in diesen Bereichen.

72. Soll die Bahnlinie vom zunächst geplanten Endpunkt Schuntertal später nach Dibbesdorf weitergeführt werden?

Nach derzeitigen Planungen soll die Stadtbahnlinie nicht weitergeführt werden. Das Gleisbett der ehemaligen Schuntertalbahn als denkbare Trasse für eine solche Weiterführung ist zwischen Glesmarode und Dibbesdorf zudem Ausgleichsfläche für die Versiegelungen der gebauten Weddeler Schleife.

V.V. Westliche Innenstadtstrecke

73. Bypass Schloss – Hagenmarkt: Ist für die Abzweigstellen ein betrieblich flexibler Knoten vorgesehen, d. h. dass Trambahnen in alle Richtungen abbiegen können?

Am Gleisdreieck Schloss können bereits heute Stadtbahnen aus allen Fahrrichtungen in alle Richtungen abbiegen. Auch am Hagenmarkt werden alle notwendigen Fahrbeziehungen wieder hergestellt. Einzig die Fahrbeziehung aus der Wendenstraße in die Fallersleber Straße bestand nie und wird auch nicht hergestellt, weil diese Verbindung im Linienbetrieb nicht betrieben werden wird.

Auch an weiteren Knotenpunkten, z. B. Radeklint oder Lange Straße werden Gleisdreiecke errichtet, die Fahrverbindungen aus und in alle Richtungen ermöglichen.

Mit dem Bau der Strecke in der westlichen Innenstadt wird es nach Jahrzehnten erstmals möglich, mit öffentlichen Verkehrsmitteln direkt vom Friedrich-Wilhelm-Platz /Gieselerwall zum Radeklint zu fahren.

74. Von welchen Nachfragesteigerungen wird hier ausgegangen (vgl. Auslastung ehemalige Linie 416)?

Die westliche Innenstadtstrecke erreicht im Vergleich zum Busangebot im Ohnefall rund 4.000 zusätzliche Fahrgäste pro Werktag. Die Ergebnisse der Standardisierten Bewertung zeigen dort insgesamt ca. 18.000 Fahrgäste an einem Werktag. Das wird die Fußgängerströme innerhalb der Innenstadt verändern und u. a. auch eine Chance für die westliche Innenstadt darstellen.

75. Warum wird die westliche Entlastungsstrecke nicht mit höherer Priorität gewichtet, bevor weitere, neue Linienfahrten auf der Stammstrecke zu einer Erhöhung der Engpässe im Innenstadtbereich führen?

Mit der vorgestellten Zeitfolge und dem vorgestellten Linienkonzept ist der Betrieb des Stadtbahnnetzes in den ersten beiden Ausbaustufen ausschließlich über den Bohlweg darstellbar. Erst mit dem Ausbau aller Strecken wird die Zugfolge auf dem Bohlweg so dicht, dass die westliche Innenstadtstrecke zwingend gebraucht wird. Unabhängig davon wäre die Strecke vorab für eine höhere betriebliche Flexibilität wünschenswert, ist aber wie dargestellt nicht zwingend. Deshalb wurde die westlichen Innenstadtstrecke mit dem Korridor ins Kanzlerfeld in die 3. Realisierungsstufe gestellt.

76. Ist eine Umsteigeanlage (Europaplatz/Radeklint) vorgesehen, die kurze, schnelle und barrierefreie Umsteigewege zwischen den Tram- sowie Buslinien ermöglicht (Umsteigen am gleichen Bahn-/Bussteig bzw. gegenüber ohne eine Fahrspur queren zu müssen)?

Die genaue Ausgestaltung der Haltestellen wird erst in der Detailplanung in den nächsten Jahren erfolgen. Verwaltung und Verkehrs-GmbH sind darum bemüht, wo möglich kombinierte Stadtbahn- und Bushaltestellen einzurichten, um das Umsteigen so attraktiv wie möglich zu gestalten.

V.VI. Lehnendorf Kanzlerfeld

77. Welche Routen zum Rudolfplatz sind möglich und über welche Grundstücke verfügt die Stadt hier bereits?

Die möglichen Routen für eine Streckenführung vom Radeklint zum Rudolfplatz stellen sich wie folgt dar:

- Radeklint - Celler Straße - Freisestraße - Klosterstraße - Thomaestraße - Rudolfstraße - Rudolfplatz
- Radeklint - Celler Straße - Rennelbergstraße - Querung des Geländes der heutigen Justizvollzugsanstalt (JVA) - Petristraße - Rudolfstraße oder Goslarsche Straße - Rudolfplatz
- Radeklint - Celler Straße - Petristraße - Rudolfstraße oder Goslarsche Straße - Rudolfplatz

Die Streckenführung wird auf allen genannten möglichen Routen straßenbündig verlaufen.

Der Standort der JVA wird in den kommenden Jahren aufgegeben. Die weitere Entwicklung dieses Areals ist bisher nicht konkreter formuliert.

78. Es wird lapidar geschrieben, dass die Streckenführung zum Rudolfplatz noch offen ist. Dabei liegt gerade hier eine ziemlich komplizierte Fragestellung, denn wir befinden uns innerhalb des Rings in einem dicht bebauten Gebiet. Sollen gegebenenfalls die Petri- und die Rudolfstraße für den PKW-Verkehr gesperrt werden?

Für die Streckenführung vom Radeklint zum Rudolfplatz sind viele Varianten denkbar. Alle Varianten werden das westliche Ringgebiet durchfahren, um den Rudolfplatz zu erreichen.

Die Verwaltung möchte alle denkbaren Varianten in Bürgerworkshops gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutieren. Hier soll gemeinsam eine Abwägung aller Vor- und Nachteile möglicher Streckenführungen erfolgen.

In diesem Zusammenhang wird auch darüber diskutiert werden, ob und wenn ja, in welchen Abschnitten Straßen für den Pkw-Verkehr gesperrt werden könnten.

Die Verwaltung hat für diesen Streckenabschnitt noch keine weitergehenden Planungen. Deshalb ist die Aussage korrekt, dass die Streckenführung vom Radeklint zum Rudolfplatz derzeit offen ist.

79. Müssen Parkplätze im Bereich der Saarstraße entfallen?

Es gibt noch keine konkreten Planungen, diese werden erst im Zuge der Bürgerworkshops erarbeitet.

80. Eine Förderung des Bundes ist nur für Straßenbahnen im eigenen Bett mit 50 % vorgesehen, dazu 15 % vom Land und 35 % durch die Stadt. In Lehn Dorf gibt es wegen der Allee und des Straßenzuschnitts für einen größeren Abschnitt kein eigenes Bett, welches lediglich eine Landesförderung in Höhe von 50 % möglich macht. Warum erreicht die Strecke hier dennoch bei den Berechnungen einen guten Kosten-Nutzen Faktor?

Da es sich bei der Bewertung um eine volkswirtschaftliche Betrachtung handelt, berücksichtigt die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Indikators die vollständigen Investitionskosten für die geplante Maßnahme. Eine im Realisierungsfall mögliche Förderquote hat keine Auswirkungen auf die Berechnung des Nutzen-Kosten-Indikators.

Der Kosten-Nutzen-Indikator wird völlig unabhängig von den Förderrichtlinien des Bundes und der Länder errechnet. Im ersten Schritt muss nachgewiesen werden, dass ein volkswirtschaftlicher Nutzen besteht. Dieser Nachweis ist Voraussetzung dafür, sich auf Förderung des Bundes und der Länder bewerben zu können.

Die Förderung eines Projektes erfolgt nicht ausschließlich in dem einen oder anderen Förderprogramm. Vielmehr werden die förderfähigen Kosten definiert und den jeweiligen Zuwendungsgebern zugeordnet.

Für das Projekt vom Radeklint ins Kanzlerfeld bedeutet das: Mit der Detailplanung wird feststehen, wie viele Meter Gleisanlagen auf einem eigenen Gleiskörper und viele Meter Gleisanlagen straßengebunden realisiert werden sollen. Die jeweils ermittelte Gesamtlänge wird dann den jeweiligen Zuwendungsgebern zugeordnet.

Die förderfähigen Kosten für Gleisabschnitte mit eigenem Gleiskörper werden aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Bundesprogramm mit 60 % gefördert. Das Land ergänzt diese Mittel nachzeitigem Kenntnisstand um 15 %, so dass eine Gesamtförderungsquote von 75 % erreicht wird.

Die förderfähigen Kosten für straßengebundene Gleisabschnitte werden aus Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Landesprogramm Niedersachsen mit 50 % gefördert.

Die Stadt wirbt innerhalb des ZGB für ein zusätzliches Programm zur Förderung von Infrastrukturmaßnahmen der Verbandsglieder und ihrer Gemeinden. Sofern hier eine neue Förderkulisse entsteht, können zusätzliche Mittel u. a. für den Stadtbahnausbau eingeworben werden.

81. *Stadtbaurat Leuer wird in der Braunschweiger Zeitung dahingehend zitiert, es bestehe ein rascher Sanierungsbedarf der Kanalisierung der Saarstraße. Das Konzept sieht den Ausbau der Straßenbahn erst im fernen 3. Zeitkorridor. Wie viele Kosten kommen anteilig auf die Anwohner zu, wenn die Straße umgebaut wird?*

Es gibt noch keine konkreten Planungen, diese werden erst im Zuge der Bürgerworkshops erarbeitet. Insofern können zum jetzigen Zeitpunkt weder die Gesamtkosten benannt werden, noch die Kosten, die auf die Anlieger in Form von Straßenausbaubeiträgen entfallen.

82. *Nach Veröffentlichungen in der Braunschweiger Zeitung wird die Linie 411 aus Lamme nach Bau der Straßenbahn eingestellt. Wie kommen dann die Bewohner aus Tiergarten zur Haltestelle der Straßenbahn an der Bundesallee?*

Die Buslinie 411 wird mit einem Stadtbahnausbau eingestellt und in weiten Teilen durch die Stadtbahn ersetzt. Es wird aber weiterhin eine Busverbindung von Lamme über die Siedlung Tiergarten zum Kanzlerfeld geben, die im 30 Minutentakt verkehren soll. Außerdem wird weiterhin der RegioBus der Linie 560 an der Siedlung vorbeigeführt, der nach Bedarf hier einen zusätzlichen Halt bekommen könnte.

83. *Wird die Straßenbahn nicht nur dann angenommen, wenn Sie eine Zeitersparnis mit sich bringt, so aber lange Fußwege mit zu berechnen sind?*

Das Bewertungsverfahren berücksichtigt die gesamte Reisezeit vom Ausgangspunkt bis zum Zielpunkt (jeweils kleinteilig abgebildet in Verkehrszellen). Wenn durch etwas längere Fußwege trotzdem die Gesamtreisezeit reduziert werden kann, weil z. B. eine umsteigefreie Verbindung gewählt werden kann, dann wird dies von den Fahrgästen angenommen. Zudem ist die Nutzung eines Schienenverkehrsmittels mit einem höheren Beförderungskomfort verbunden.

84. *Kann die 418 mit der Schleuse das sehr hohe Fahrgastaufkommen aus der Linie 411 aus Lamme aufnehmen?*

Ja. Mit einer Realisierung der Stadtbahn ins Kanzlerfeld wird die Buslinie 418 im 15 Minutentakt aus Lamme über Neudammstraße und Madamenweg in die Innenstadt verkehren. Zusätzlich wird es weiterhin eine Busverbindung mit Anschluss an die Stadtbahn in Richtung Kanzlerfeld geben (vgl. Antwort zu Frage 82).

85. *Können doppelgliedrige Busse überhaupt die Schleuse am Raffteichbad durchfahren?*

Gelenkbusse können die Busschleuse am Raffteichbad befahren. Das wird bereits heute im Liniendienst praktiziert.

86. *Erschließen sich nicht aus Lamme höhere Fahrgastströme für die Straßenbahn als aus dem Kanzlerfeld?*

Nein. Die Busanbindung der Endhaltestelle Kanzlerfeld ist aus den Stadtteilen Völkenrode und Watenbüttel sowie aus der Gemeinde Wendeburg besser darstellbar. Außerdem erschließt die geplante Endhaltestelle an der Bundesallee das Johann-Heinrich-von-Thünen-Institut mit zahlreichen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern.

VI. Zu sonstigen Fragestellungen

87. *Gibt es andere Städte in Deutschland, die vor ähnlichen Herausforderungen stehen?*

Alle Städte mit Wachstumsprognosen stehen vor der Herausforderung, ihren ÖPNV weiterzuentwickeln. Städte mit einem bestehenden Stadtbahnssystem setzen dabei auf den Ausbau dieses Systems. Zu den größeren Projekten in vergleichbaren Städten der Bundesrepublik gehören:

- Mainz - erfolgter Neubau (Inbetriebnahme Dezember 2016) einer 9,4 km langen Neubaustrecke aus der Mainzer Innenstadt (Hauptbahnhof) zum Lerchenberg (Standort ZDF)
- Freiburg - Neubau mehrerer Strecken. Neuerschließung und Entlastung in der Innenstadt, Anschluss weiterer Stadtteile, Anschluss des Messegeländes
- Ulm - Neubau einer neuen Linie, die zwei Stadtteile sowie die Wissenschaftsstadt erschließt.
- Magdeburg - Neubau einer zweiten Nord-Süd-Verbindung
- Halle an der Saale - bestehendes Stadtbahnausbaukonzept, dass seit 2013 in Phasen umgesetzt wird.

Ergänzend zu den Plänen des Stadtbahnausbaus sind alle Verkehrsbetriebe mit der Umsetzung neuer Möglichkeiten der Fahrgastinformation mit Hilfe der rasanten Innovationen der Informationstechnologien befasst. Dabei steht die Themen der Echtzeitauskunft, Umsteigeoptimierung und Vernetzung im Vordergrund.

88. *Welche Lösungen werden dort angedacht?*

siehe Frage 87

89. *Welche Möglichkeiten bestehen, bei alternativen Technologien der Zukunft die Beschlüsse den aktuellen Gegebenheiten anzupassen und z. B. auf die Straßenbahn zu verzichten und autonom fahrende Busse einzusetzen?*

Mit dem Grundsatzbeschluss zum Stadtbahnausbau wird ein umfangreicher Planungsprozess gestartet, der zum Ziel den Ausbau des Stadtbahnnetzes in Braunschweig hat. Der Prozess ist so gestaltet, dass die Gesamtplanung in Einzelprojekte unterteilt ist, die der Reihe nach politisch beschlossen und umgesetzt werden. Dadurch besteht die Möglichkeit, Beschlüsse den jeweils aktuellen Gegebenheiten anzupassen.

Die Entwicklung autonom fahrender Fahrzeuge beschränkt sich bisher ausschließlich auf den automobilen Bereich sowie schienengebundene U-Bahnsysteme (z. B. Nürnberg, Kopenhagen, Singapur), die unabhängig von anderen Verkehrsträgern verkehren.

Fragen der Sicherheit, der Technik und der rechtlichen Rahmenbedingungen autonom fahrender Kraftfahrzeuge werden in den nächsten Jahren diskutiert werden. Dass auf Straßen verkehrende Massenverkehrsmittel wie Stadtbahnen und Busse autonom und ohne Fahrzeugführer in Städten unterwegs sind, ist aus heutiger Perspektive noch nicht ausreichend konkret absehbar.

Die Verwaltung plant mit einem überschaubaren Horizont von 15 Jahren. Auf diesen Horizont bezogen sind die Antworten auf die absehbare Entwicklung des ÖPNV in Braunschweig aus fachlicher Sicht dargestellt. Die Antwort ist das vorgelegte Konzept.

90. *Lamme ist aufgrund der guten Verbindung mit der 418 nicht berücksichtigt, obwohl er einer der am stärksten wachsenden Stadtteile ist. Ist dies nicht auch ein Argument dafür, in anderen Bereichen die Anbindung an den ÖPNV analog Lamme mit Bussen zu realisieren?*

In der Bewertung für die richtige und am wirtschaftlichsten darstellbare ÖPNV-Erschließung spielt nicht ausschließlich die Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner eines Stadtteils eine Rolle.

So bindet der Streckenabschnitt ins Kanzlerfeld auch den großen Arbeitgeber Johann-Heinrich-von-Thünen-Institut und mit einer kurzen Busfahrt die Physikalisch Technische Bundesanstalt gut an. Außerdem lassen sich Anschlussverkehre aus Völkenrode, Watenbüttel und der Gemeinde Wendeburg besser über das Kanzlerfeld an das Stadtbahnnetz anbinden (vgl. Antwort zu Frage 86)

Die Standardisierte Bewertung mit dem hinterlegten Verkehrsmodell berechnet das Verkehrsverhalten aller Einwohnerinnen und Einwohner bezogen auf die Gesamtstadt. Der volkswirtschaftliche Nutzen zeigt, dass eine Anbindung für die vorhandenen Quell- und Zielverkehre mit dem Bus gut abgebildet werden können. Die überwiegenden nachgefragten Verkehrsbeziehungen zwischen Lamme und der Innenstadt können mit diesem System gut und in diesem Fall besser als mit einer Stadtbahn über Lehdorf dargestellt werden. Das liegt nicht zuletzt daran, dass die Linie 418 über den Madamenweg sehr direkt geführt wird und den kaum befahrenen Madamenweg durch die neue Busschleuse fast wie eine eigene sehr lange Busspur nutzen kann.

91. *Wie stellt sich die Straßenbahn im Vergleich zu innovativen Bussen (z. B. Hybrid Doppelgelenkbus, Bus-Zug, Emil oder ElectriCity Bus) dar?*

Die Frage erfordert eine Vergleichsbetrachtungen von diversen Busantriebstechniken zur Stadtbahn, die teilweise auch mit Strom angetrieben werden.

Die Stadtbahn ist Elektromobilität. Ein entscheidender Vorteil der Stadtbahn ist, dass die Elektromotoren direkt mit Strom über die Oberleitung versorgt werden. Nur beim klassischen Oberleitungsbus erfolgt die Versorgung der Fahrmotoren ebenfalls direkt mit Strom aus einer Oberleitung.

Alle oben aufgeführten Systeme basieren auf der Mitnahme von Batterien als Speichermedium für den Strom. Die Batterien haben ein hohes Gewicht, was den Energieverbrauch der Fahrzeuge erhöht. Zudem ist die Batterietechnik derzeit noch in der Entwicklungsphase.

Die Umstellung auf E-Bus-Systeme erfordert eine Gesamtstrategie im ZGB. Es macht wenig Sinn, wenn die einzelnen Verkehrsunternehmen unterschiedliche Systeme auswählen. Das erschwert den überregionalen Verkehr. Dieser Klärungsprozess - der im Nahverkehrsplan 2016 verankert ist (Kapitel E5.3, Seite 446) - ist Voraussetzung und birgt zusätzlich die Chance, im Verbund das System umzustellen und ggf. in der Fahrzeugbestellung gemeinsam zu agieren, um Preisvorteile zu generieren.

Die Stadtbahn hat unabhängig vom Antrieb ihre hohen Leistungskapazitäten zum Vorteil. Verbunden mit einem besonderen Bahnkörper kann sie viele Personen unabhängig transportieren. Ein das Stadtbahnnetz ergänzendes Bussystem, das zukünftig möglicherweise elektrisch betrieben wird, wird die Attraktivität des ÖPNV weiter steigern.

92. *Wie stellt sich die Gesamtkobilanz einer Straßenbahn im Vergleich zu einem Elektro-Hybridbus dar?*

Das Verfahren der Standardisierten Bewertung sieht keine Gesamtkobilanzbetrachtung vor. Erkenntnisse dazu liegen nicht vor. Eine solche Ermittlung wäre voraussichtlich nur mit erheblichem Aufwand und wissenschaftlicher Methodik durchführbar.

Der Teilaspekt „Energiebedarf“ ist bei beiden Verkehrsträgern nahezu gleich. Jedoch werden mit einem Fahrzeug der Stadtbahn mehr Fahrgäste als mit einem Bus transportiert. Bezogen auf den Gesamtenergieverbrauch pro Fahrgast generiert die Stadtbahn hier Vorteile.

93. *Inwiefern stellt ein eigener Gleiskörper lärmtechnisch Vorteile gegenüber einer straßengebundenen Streckenführung dar?*

Die Bauweise des eigenen Gleiskörpers ist Grundlage für die Bewertung von Lärmemissionen. So stellt ein gepflasterter Bahnkörper lärmtechnisch keinen Unterschied zu einer asphaltierten Fahrbahndecke dar. Bei Schottergleisen ist die Lärmemission davon abhängig, ob die Einschotterung bis zur Schienenunterkante oder ausschließlich für die Schwellen erfolgt. Grundsätzlich wirken Rasengleise schallmindernd und sind auch stadtgestalterisch Schottergleisen vorzuziehen. Bei Stadtbahnlagen in Straßenmitte ist der Emissionsunterschied zwischen Rasen- und Schottergleis je nach Verkehrsbelastung nur sehr wenig oder gar nicht wahrnehmbar.

94. *Die Begründung der Umstellung auf einen 15-Minutentakt im Sinne der Harmonisierung auf den Basisstundentakt (60 Minuten/30/15/7,5) erfolgt im Konzept pauschal für sämtliche Linien. Welche konkreten Rechnungen und Daten wurden hierfür zugrunde gelegt?*

Bei der Erstellung eines Liniennetzkonzeptes werden die Daten des bestehenden Fuhrparks, des Fahrpersonals und des aktuell gefahrenen Leistungsangebotes zugrunde gelegt.

Das Leistungsangebot wird für das Liniennetz ohne Stadtbahnausbau (Ohnefall) im Vergleich zu heute ansteigen.

Die Umstellung des gesamten Liniennetzes auf den Stadttakt Braunschweig nimmt eine Umverteilung von Leistung innerhalb des Liniennetzes vor. Bereits heute wird der Stadttakt Braunschweig im Busnetz weitestgehend gefahren. Nur die Ringbuslinien 419 und 429 verkehren nicht im 15 Minutentakt. Im Stadtbahnbereich verkehren die Linien 2 und 4 bereits im Stadttakt Braunschweig, die Linien 1, 3 und 5 verkehren im 10 Minutentakt.

Mit einer geschickten Umlaufplanung sind für die Realisierung keine zusätzlichen Stadtbahnfahrzeuge notwendig. Zugleich wird das Angebot auf nachfragestarken Abschnitten im Vergleich zu heute erhöht. Es findet eine sinnvolle Harmonisierung des Fahrplans statt.

Für das Liniennetz im Busbereich ist derzeit noch nicht absehbar, ob ein geringer Fahrzeugmehrbedarf besteht.

Der Stadttakt wurde auch rechnerisch mit einem 10-Minuten-Takt verglichen. Der 10-Minuten-Takt wirkt zunächst attraktiver und ist gut merkbar. Die Berechnungen haben aber einen deutlichen Vorteil des Stadttaktes sowohl für die Angebotsqualität als auch für die Wirtschaftlichkeit ergeben.

95. *Inwiefern wird bei einer parallelen Bewirtschaftung einer Strecke durch zwei Linien sichergestellt, dass die Versätze in den Fahrzeiten aus Kundensicht optimiert sind?*

Die sinnvolle Vertaktung der einzelnen Linien ist das originäre Oberziel der Abteilung Angebotsplanung der Verkehrs-GmbH und wird in allen Planfällen bestmöglich unter den jeweils bestehenden Rahmenbedingungen umgesetzt.

96. *Inwiefern wird eine umsteigezeitfreie Anbindung an den Hauptbahnhof aus möglichst allen Stadtbahnbereichen sichergestellt?*

Der Hauptbahnhof ist neben der Braunschweiger Innenstadt eines der Hauptziele von Fahrten aus allen Stadtbereichen. Eine umsteigefreie Verbindung aus allen Stadtteilen ist nicht realisierbar und auch nicht sinnvoll.

Das Linienkonzept 2030 stellt neue, umsteigefreie Verbindungen zum Hauptbahnhof auf aufkommensstarken Verbindungen her. Gleichzeitig wird sich die Anbindung aus Stadtteilen verändern.

Mit der Realisierung des Haltepunktes Braunschweig-West an der Donaustraße bestehen zukünftig Direktverbindungen von dort nach Hannover, Hildesheim, Wolfsburg, Helmstedt und natürlich zum Hauptbahnhof. Das wird Fahrgastströme aus der Weststadt, Broitzem und dem westlichen Ringgebiet verändern, weil ein Umsteigen an dem neuen Haltepunkt Zeitvorteile bringt. Folglich kann die heute bestehende Direktverbindung aus Broitzem und der Weststadt zum Hauptbahnhof zugunsten anderer Ziele aufgegeben werden.

Die Umsteigezeiten werden im Rahmen der sinnvollen Vertaktung der Linien nach Möglichkeit optimiert. Für Umstiege auf verdichtete Streckenabschnitte mit einem faktischen 5- oder 7,5-Minuten-Takt spielt die Koordinierung der Linienhalte am Hauptbahnhof nur noch eine untergeordnete Rolle. Die Umstiegsqualität und die Anschlusssicherung werden zudem durch Echtzeitinformationen für die Fahrgäste und für das Fahrpersonal an den Haltestellen und auf allen digitalen Auskunftssystemen deutlich zunehmen.

97. Welchen Einfluss wird der Ausbau der E-Mobilität auf das Stadtbahnlinienausbaukonzept haben?

Die Stadtbahn ist E-Mobilität. Somit ist der Stadtbahnausbau zugleich ein Ausbau der E-Mobilität.

Der Ausbau der Stadtbahn wird zugleich eine Ausweitung möglicher E-Bus-Systeme beschleunigen. Denn die Stromversorgung der Stadtbahn, die Unterwerke, können zugleich als Stromversorgung für Elektrobusse genutzt werden.

Bereits heute verkehrt der emil auf dem Ring und erhält seine Ladestationen an den Umsteigepunkten zur Stadtbahn: Hauptbahnhof, Hamburger Straße und Neustadttring.

98. Welchen Einfluss werden im Aufbau und in der Erprobung befindliche andere moderne Verkehrssysteme haben?

Die Stadtbahn ist ein modernes Verkehrssystem, das seine Aufgabe auf stark nachgefragten Verkehrsrelationen viele Menschen komfortabel zu transportieren, erfolgreich wahrnimmt. Diese Relationen wird es auch weiterhin geben. In einer Stadt wie Braunschweig mit einer ausgeprägten konzentrischen Struktur sind die überwiegenden Verkehre von den Stadtteilen auf die Innenstadt ausgerichtet. Weitere große Verkehrsbeziehungen bestehen zum Hauptbahnhof, zu großen Arbeitgebern (Hamburger/Gifhorner Straße, Ackerstraße, TU, Forschungscampus, u. v. m.) und weiteren großen Sozial- und Bildungseinrichtungen (Krankenhäuser, Schulen). Deshalb werden sich die wesentlichen Verkehrsbeziehungen nicht grundlegend verändern. Auf diesen stark nachgefragten Verkehrsbeziehungen ist ein leistungsfähiger und kostengünstiger ÖPNV sinnvoll. Hier ist ein Stadtbahnssystem richtig eingesetzt.

Die Herausforderung ist es, diese Verkehrsbeziehungen für möglichst viele Verkehrsträger attraktiv zu gestalten. Ein Ziel ist dabei, den Energieverbrauch und die Emissionen zu reduzieren. Daraus folgt eine Förderung des Zu-Fuß-Gehens, des Fahrradfahrens und des ÖPNV. Mit dieser Förderung soll erreicht werden, dass mehr Menschen vom motorisierten Individualverkehr auf die Verkehrsträger des sogenannten Umweltverbundes umsteigen.

Ein Zugang dafür ist die stärkere Vernetzung der Verkehrsträger miteinander. Auf nicht stark nachgefragten Relationen sind z. B. Carsharing-Angebote sinnvolle Ergänzungen des öffentlichen Verkehrs. Auch Bike-Sharing ist ein zusätzlicher Baustein, um Alternativen zum privaten Pkw zu bieten. Insgesamt gibt es Entwicklungen in das Teilen von Verkehrssystemen und somit weg vom Besitz des privaten Pkw.

Die Stadt ist über das Forschungsprojekt AIM Reallabor für automatisiertes Fahren und für Interaktionen von Verkehrsteilnehmern untereinander. Unter anderem an der Forschungskreuzung Hans-Sommer-Straße/Brucknerstraße/Ring wird das Verhalten aller Verkehrsteilnehmer ermittelt und analysiert. Hier werden auch wertvolle Erkenntnisse zur Beschleunigung des ÖPNV gesammelt. Das automatisierte Fahren wird die zukünftige Nutzung des Automobils als sinnvolle Ergänzung des öffentlichen Verkehrs verändern.

Die Verwaltung kann ebenso wenig wie andere die Entwicklung des autonomen Fahrens und anderer Entwicklungen aus dem Bereich smart-city/smart-mobility und deren Auswirkungen auf die Mobilität der Zukunft vorhersehen. Grundsätzliche Richtungssignale, dass nicht auch in Zukunft große Fahrgastzahlen mit Stadtbahnen befördert werden müssen und wollen, sind der Verwaltung nicht bekannt.

99. *Wie sieht die genaue Zeitschiene im Planungsentwurf für die einzelnen Bauabschnitte aus?*

Mit dem vorliegenden Beschluss soll die Grundsatzentscheidung getroffen werden, ob die Verwaltung in die Detailplanung einsteigen soll. Für diesen Fall würde die Verwaltung detaillierte Projektplanungen mit Zeitplanungen aufstellen. Mit dem Planungsprozess der Projekte der Stufe 1 soll unmittelbar begonnen werden. Noch vor der Sommerpause soll in Volkmarode der erste Planungsworkshop zur Erarbeitung der Vorzugsvariante stattfinden. Ziel ist es, im Sommer 2018 das erste Planfeststellungsverfahren einzuleiten und den Fördermittelantrag zu stellen. Terminziel für die Realisierung des vollständigen Zielnetzes Stadtbahn 2030 ist das Jahr 2030.

Leuer

Anlage/n:
keine