

Betreff:

Stadtbahnausbau - Rahmenantrag

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

12.11.2020

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

24.11.2020

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Februar 2017 fasste der Rat der Stadt Braunschweig den Grundsatzbeschluss (17-03594) für das Stadtbahnausbaukonzept. In den weiteren Planungsschritten wurden die dabei beschlossenen Korridore unter Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Politik konkretisiert. In der laufenden Zusammenarbeit mit den Fördermittelgebern wurde beraten, den Rahmen des Gesamtprojektes zu beschreiben, um das Gesamtziel zum Ausbau des ÖPNV in Braunschweig mit dem Baustein Stadtbahnausbau darzustellen.

Der sogenannte Rahmenantrag begründet die Vorgehensweise bei der stufenweisen Bearbeitung der einzelnen Streckenabschnitte und erläutert die derzeitigen Planungsstände der Teilprojekte. Er beschreibt das angestrebte Zielnetz für die Stadtbahn, das nach Ausbau aller Strecken gefahren werden soll. Darüber hinaus werden die Kosten für das Gesamtprojekt sowie die prognostizierten Fördermittel aufgezeigt. Daraus wird der erwartete Förderrahmen ersichtlich.

Der Rahmenantrag ersetzt keine Finanzierungsanträge für die Einzelprojekte. Er stellt keine Verpflichtung zur Realisierung des Gesamtprojektes dar. Er kann als Instrument zur Einwerbung von Fördermitteln des Bundes genutzt werden, falls ein Teilprojekt die erforderliche Mindestfördersumme von 30 Mio. € förderfähiger Kosten nicht erreichen sollte. Das betrifft nach aktuellen Erkenntnissen das Projekt Volkmarode sowie den Fall, dass die westliche Innenstadtstrecke als Einzelprojekt beantragt würde.

Der Rahmenantrag stellt den aktuellen Projektstand mit allen bis Oktober 2020 erarbeiteten Erkenntnissen dar. Mit dem Eintritt in die Vor- und Entwurfsplanung für die Projekte Volkmarode und Rautheim sowie die Machbarkeitsstudie für das Projekt Heidberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn/Querum haben sich wenige Anpassungen für das Gesamtprojekt ergeben:

- Das Zielnetz 2030 der Stadtbahn wurde angepasst.
- Die Neubaustrecke Campusbahn soll mit der Bestandsstrecke Siegfriedstraße verbunden werden (zusätzlich ca. 450 m Gleistrasse für Lückenschluss).
- Der Stadtteil Lamme soll im Rahmen der Machbarkeitsstudie Kanzlerfeld ab 2022 ff. in die Untersuchungen einbezogen werden.

Im Wesentlichen bleibt somit das Ausbaukonzept in der Gleisinfrastuktur, bei optimiertem Liniennetz, unverändert.

Zielnetz 2030 Stadtbahn:

Das Zielnetz 2030 Stadtbahnausbau beschreibt das zukünftige Liniennetz des Stadtbahnsystems. Es wurde aus den Untersuchungen der im Ratsauftrag formulierten Korridore (Volkmarode, Rautheim und Heidelberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn/Querum, westliche Innenstadt - Lehdorf/Kanzlerfeld) heraus entwickelt. Mit der Bearbeitung der Teilprojekte Volkmarode und Rautheim sowie der Untersuchungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Erarbeitung einer Vorzugstrasse für das Projekt Heidelberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn/Querum wurde das Zielnetz weiterentwickelt. Das Zielnetz soll einen höchstmöglichen Nutzen für die Fahrgäste bringen. Je mehr Fahrten umsteigefrei bzw. mit nur einem Umstieg für die Mehrheit der Fahrgäste erreicht werden können, desto positiver wirkt sich das auf den Nutzen und somit auf die Standardisierte Bewertung aus. Je optimaler das Netz auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger abgestimmt ist, desto mehr Fahrgastpotenziale können erzeugt werden – was das Ziel des Ausbaus des ÖPNV mit dem Baustein Stadtbahnausbau ist.

Das Zielnetz 2030 (Stand Oktober 2020) weicht vom ursprünglichen Zielnetz 2030 im Ratsbeschluss von 2017 ab. Wesentliche betriebliche Verbesserungen im Stadtbahn-Zielnetz 2030 sind:

- Der Erhalt einer direkten Verbindung vom Heidelberg in die Innenstadt über die Wolfenbüttler Straße (Linie 10). Die neue Linie 2 verkehrt zukünftig über die Salzdahlumer Straße. Ihr ersatzloser Wegfall entlang der Wolfenbütteler Straße hatte Fahrgastverluste im Raum Meverode bewirkt. Die Verlängerung der Linie 10 (zwischen Röhme und Bürgerpark im 15-Minutentakt, im Weiteren verkehrt die Linie alle 30 Minuten zum Hbf und über die Kurt-Schumacher-Straße zurück nach Röhme sowie alle 30 Minuten in den Heidelberg) kompensiert diesen Wegfall, was sich positiv auf den Nutzen und die Fahrgastpotenziale auswirkt.
- Die Reduzierung von Linien, die nur in der Hauptverkehrszeit (HVZ) verkehren (Linien 12 und 13). Das betrifft die Streckenäste entlang der Gliesmaroder Straße bis nach Gliesmarode und in die Weststadt entlang der Elbestraße sowie zwischen Innenstadt und Lehdorf. Wenn außerhalb der Hauptverkehrszeit auf diesen Abschnitten tagsüber ein 7/8-Minutentakt und abends sowie sonn- und feiertags ein 15-Minutentakt gefahren wird, wirkt sich das positiv auf den Nutzen und die Standardisierte Bewertung aus.
- Der Entfall von zwei HVZ-Linien wird durch zwei zusätzliche Hauptlinien (neue Linien 6 und 7) ausgeglichen.
- Die Anbindung der Nordstadt erfolgt neu mit zwei Stadtbahnlinien (Linie 2 und Linie 7). Die neue Nordstadt weist vergleichbar hohe Fahrgastpotenziale wie das östliche und westliche Ringgebiet auf, die jeweils mit zwei Stadtbahnlinien und somit im 7/8-Minutentakt mit der Stadtbahn bedient werden. Mit einem baulichen Lückenschluss zwischen Campusbahn und Siegfriedstraße ist es möglich, die Linie 2 zusätzlich über die Campusbahn zu legen und damit die gewünschte Taktverdichtung zu erreichen. Dieses Konzept wirkt sich positiv auf den Nutzen für die Fahrgäste und somit auf die Standardisierte Bewertung aus.

Alle weiteren infrastrukturellen Ausgangsvarianten der Trassenlagen (Stand 2017) haben sich in den bisherigen Untersuchungen bestätigt. Zuletzt untersuchte Trassenvarianten zur Anbindung Querums über den Stadtteil Gliesmarode haben sich als nicht vorteilhaft gegenüber einer Anbindung mit Querung der Gifhorner Bahn östlich des TU-Campus Ost erwiesen.

Bei der Linienkonzeption wird immer auch das ergänzende Busliniennetz angepasst. Das neue Zielnetz 2030 (Stand Oktober 2020) ist aus den Untersuchungsergebnissen der Teilprojekte 1 bis 3 heraus entwickelt und ist als vorläufiges Ergebnis zu werten. Weil mit Durchführung der ausstehenden Untersuchungen für das Teilprojekt 4 (westliche Innenstadt - Lehdorf/Kanzlerfeld) weitere Änderungen des Liniennetzes notwendig werden können, stellen die heutigen Ergebnisse einen Zwischenstand in Bezug auf den Zielzustand des Netzes nach Umsetzung aller geplanten Teilprojekte dar.

Mit Einreichung der einzelnen Finanzierungsanträge muss für jedes Teilprojekt ein verbindliches Zielnetz (Stadtbahn und Bus) für die fördertechnische Bewertung beigelegt werden. Die jeweiligen Netze, die mit Umsetzung der Teilprojekte als Zwischenzustand auf dem Weg zum Zielnetz 2030 betrieben werden sollen, werden den Ratsgremien zum Beschluss vorgelegt.

Ausbaukonzept 2030 - Lamme einbeziehen

Die veränderten Rahmenbedingungen (Aktualisierung des Verfahrens zur Nutzen-Kosten-Untersuchung, Änderung der Förderrichtlinien) sowie neue Erkenntnisse aus der Fortschreibung der Planungen aus anderen Teilprojekten zeigen, dass die Infrastruktur - wie auch die Liniennetzplanung - im Detail neue Erkenntnisse bringen. Auf diesen Erfahrungen aufbauend sollen möglichst alle Optionen zu Gleis- und Linienführungen für das Teilprojekt 4 (westliche Innenstadt - Lehdorf/Kanzlerfeld) offengehalten werden. Das beinhaltet mögliche Streckenführungen vom Radeklint über den Rudolphplatz, wie auch den Amalienplatz nach Lehdorf genauso, wie die Anbindung der Stadtteile Kanzlerfeld und Lamme. Deshalb ist die Darstellung des Untersuchungsfeldes des Teilprojektes 4 im Rahmenantrag in der Streckenführung sehr grob und unter Einbeziehung des Stadtteils Lamme gewählt. Damit werden alle Möglichkeiten offengehalten. Zugleich ist damit keine Vorfestlegung getroffen, den einen oder den anderen oder beide Stadtteile mit der Stadtbahn anzubinden.

Darstellung der Kosten und prognostizierten Fördermittel

Die prognostizierten Gesamtkosten werden im Rahmenantrag unter Bezugnahme auf unterschiedliche Preisstände der Teilprojekte und die jeweilige Projekt- und Planungsstufe zusammenfassend dargestellt. Die Prognosen für die Teilprojekte spiegeln den Kenntnis- und Untersuchungsstand aus den jeweils abgeschlossenen Planungsphasen wider. Vor allem in Bezug auf die Teilprojekte 3 und 4 sind die Prognosen noch mit entsprechenden Schwankungsbreiten und Unsicherheiten versehen.

Darüber hinaus zeigt eine Übersicht die geplanten Anteile an straßenbündigen und besonderen Bahnkörpern, die auf dem aktuellen Wissensstand ermittelt wurden. Hieraus lassen sich die nach aktuellem Kenntnisstand grob prognostizierten Anteile an Bundes- und Landesfördermitteln ableiten.

Die GVFG-Förderung des Landes Niedersachsen ist nach der GVFG-Reform (Bund) Anfang 2020 durch eine Gesetzesänderung noch nicht angepasst. Sie wird deshalb zunächst mit einer fortgeschriebenen 15 %-igen Förderung angesetzt.

Weiteres Vorgehen

Zum Rahmenantrag finden aktuell Abstimmungen mit den Fördermittelgebern zu Struktur und Inhalten sowie zum Vorgehen zur Einreichung statt. Sofern sich noch einzelne Anpassungsbedarfe ergeben, werden diese in den Rahmenantrag vor offizieller Übermittlung eingearbeitet. Da das Projekt im Wesentlichen bekannt ist, werden grundsätzliche Änderungen am Entwurf nicht erwartet.

Nach Befassung dieser Mitteilung wird der Rahmenantrag bei den Fördermittelgebern beim Land Niedersachsen offiziell eingereicht. Nach positiver Rückmeldung des Landes und des BMVI wird das Gesamtprojekt im GVFG-Bundesprogramm in Kategorie B geführt werden. Eine endgültige Programmaufnahme erfolgt mit der Aufnahme in Kategorie A, welche nach Einreichung eines Finanzierungsantrages für ein Teilprojekt aus dem angemeldeten Gesamtprojekt erfolgen kann. Die grundlegende Vorgehensweise bei der Bewertung und Antragstellung ist im Rahmenantrag dargestellt (Abbildung 3 - 8).

Leuer

Anlage/n:

Entwurf Rahmenantrag (Stand Oktober 2020)