

Betreff:

Zukunft der Campusbahn

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

05.07.2021

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)

Rat der Stadt Braunschweig (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

10.03.2021

16.03.2021

23.03.2021

Status

Ö

N

Ö

Sachverhalt:

Zum Antrag der CDU-Fraktion vom 26.02.2021 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Der Antrag zielt auf eine Änderung des Grundsatzbeschlusses zum Stadtbahnausbaukonzept und des damit verfolgten Zielnetzes 2030 (DS.-Nr. 17-03594). Eine Anbindung Querums an das Stadtbahnnetz soll mit dem Antrag nicht bzw. nur über eine bereits als nicht förderfähig eingestufte Alternative weiterverfolgt werden. Es erscheint an dieser Stelle wichtig, auf die Hintergründe des Beschlusses zum Zielnetz 2030 und zum Stadtbahnausbaukonzept sowie wichtige Zusammenhänge in einer Anlage erläuternd einzugehen.

Zu 1):

Es ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gesichert, ob das Teilprojekt 3 (Heidberg-Salzdahlumer Straße-Campusbahn) ohne eine Brücke nach Querum volkswirtschaftlich vorteilhaft und damit förderfähig sein wird. Die Verwaltung weist darauf hin, dass das betreffende Teilprojekt Heidberg/Salzdahlumer Straße-Campusbahn/Querum ein zusammenhängendes Teilprojekt darstellt und deshalb gesamthaft nach der Methode der Standardisierten Bewertung untersucht wird. Eine übereilte und nicht mit allen Vor- und Nachteilen bewertete Teileinstellung des Projektes kann zur Konsequenz haben, dass das gesamte Teilprojekt 3 gefährdet wird und die positiven Wirkungen des vorliegenden Gesamtkonzepts des Stadtbahnausbaus mit dem Zielnetz 2030 deutlich verringert werden. Deshalb empfiehlt die Verwaltung dringend, den laufenden Untersuchungsprozess mit entsprechenden begleitenden Bürgerworkshops fortzusetzen. Erst zum Abschluss der Untersuchung auch weiterer Varianten (wozu auch Lösungen ohne Brücke gehören) können die Risiken und Chancen dargelegt werden. Erst dann sind eine Gesamtbewertung und eine Entscheidung über die Lösung für das Teilprojekt 3 möglich.

Eingriff in die Natur und deren Ausgleich und Ersatz

Die im Antrag pauschal genannten naturschutzfachlichen Belange, welche als wesentlicher Aspekt angeführt werden, um diese Trassenplanung nicht weiter zu verfolgen, sind dem Grunde nach bekannt. Ein Eingriff in die Natur stellt grundsätzlich jedes Bauen dar. Ein Bauen ohne Eingriff in Natur und Landschaft ist faktisch unmöglich. Eingriffe in die Natur werden in Deutschland im Bundesnaturschutzgesetz geregelt. Dabei gilt der Grundsatz, dass Eingriffe zu vermeiden sind. Sollte der Eingriff nicht zu vermeiden sein, ist er auszugleichen oder zu kompensieren. Dieser Grundsatz findet sowohl bei der Planung neuer Baugebiete als auch bei der Planung von neuen Anlagen für die Verkehrsinfrastruktur Anwendung. An

dieser Stelle sei ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Bestand an Pflanzen und Lebewesen im Verlauf eines Planungsprozesses in Form von fachplanerischen Gutachten erfasst und fachlich bewertet wird.

Eine Streckenführung der Campusbahn nach Querum (gemäß den A-Varianten) lässt ein großes naturschutzfachliches Konfliktpotential erwarten. Die Abarbeitung der naturschutzfachlichen und -rechtlichen Belange und die sich daraus ergebenden Erfordernisse wären (spätestens) in einem Planfeststellungsverfahren nach den gesetzlichen Grundlagen zu prüfen und abzuarbeiten. Dies gilt ebenso für alle anderen umweltrelevanten Belange wie Hochwasserschutz, Kampfmittel, Immissionsschutz etc.. Eingriffe durch den möglichen Bau einer Brücke nach Querum wären somit auf Grundlage gesetzlicher Regelungen zu bewerten, abzuwägen und auszugleichen. Dies kann beispielsweise die Durchführung von Neupflanzungen an Ort und Stelle bedeuten oder die Schaffung neuer Lebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt an einer geeigneten anderen Stelle. Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens werden für Verkehrsanlagen die entsprechenden Maßnahmen in Form von Fachgutachten und Fachplanungen beschrieben, von einer unabhängigen Planfeststellungsbehörde geprüft und anschließend nach der Genehmigung des Verkehrsinfrastrukturprojektes entsprechend den Genehmigungsunterlagen umgesetzt.

Ein Eingriff in geschützte Landschaftsräume ist bei der Planung und dem Bau von Verkehrsanlagen hierbei auf Grundlage von Gesetzen grundsätzlich möglich. Allerdings muss der Eingriff im Rahmen eines Untersuchungs- und Planungsprozesses abgewogen und begründet werden. Naturschutzrechtlich sind im vorliegenden Fall insbesondere die Vorgaben der Landschaftsschutzgebietsverordnung zu beachten. Dies umfasst das Schutzziel und den Schutzzweck sowie die Verbote der Verordnung für die Schunteraue mit der nördlichen Aue der Wabe und Mittelriede.

Naturschutzfachliche Erhebungen und Bewertungen finden in der Regel mit Durchführung der Vorentwurfs- und Entwurfsplanung statt. Das besondere stadtgesellschaftliche Interesse nimmt die Verwaltung jetzt zum Anlass, diese Untersuchungen für die Abwägung der Vor- und Nachteile vorzuziehen und noch in diesem Jahr zu beauftragen. Mit den Untersuchungsergebnissen liegen dann Erkenntnisse zu Eingriffen und Wirkungen in den geschützten Landschaftsraum und zu Umfängen der Ausgleichsbedarfe vor. Die Aspekte der Eingriffsintensität der einzelnen Varianten werden zudem im Rahmen von den rechtlich erforderlichen Variantenprüfungen (üblicherweise im Planfeststellungsverfahren) zu prüfen und zu beurteilen sein.

Ob eine Brücke und die dazugehörigen Rampen für den Umweltverbund von ÖPNV-, Rad- und Fußverkehr nach Querum baulich möglich sind, welche Auswirkungen sie auf das Landschaftsbild darstellen und welche Eingriffe in die Natur eventuell stattfinden, wo sie stattfinden und wie sie ausgeglichen werden könnten, sollte daher weiter untersucht und dieser laufende Prozess jetzt nicht abgebrochen werden. Für einen zielführenden Diskussionsprozess sind weitere umfangreiche Untersuchungen erforderlich, die Zeit in Anspruch nehmen. Ziel ist es, schließlich eine sachlich fundierte Entscheidungsgrundlage für die Politik zu schaffen.

Zu 2 a):

Stadtbahnanbindung nach Querum über Gliesmarode und die Querumer Straße

Eine Stadtbahnanbindung nach Querum über Gliesmarode würde ein eigenes Projekt im Rahmen des Gesamtprojektes darstellen.

In den bereits durchgeführten Untersuchungen zur genannten Anbindung Querums wurde auch die Variante untersucht, das Teilprojekt 3 inhaltlich zu verändern und anstelle der Campusbahn den Anschluss Querums zu integrieren (sowohl die Campusbahn als auch die Anbindung Querums (ohne Brücke) im Teilprojekt 3 zu integrieren ist nicht möglich!). In der Abwägung ist die Stadtbahnanbindung der neuen Nordstadt aufgrund der dort deutlich höheren Einwohnerzahlen und damit einhergehenden Fahrgastpotenziale höher zu

bewerten. Mit dem Ausbau des Stadtbahnnetzes sollen möglichst viele Fahrgäste zusätzlich Zugang zum System erhalten.

Somit sind als Einzelprojekt jeweils Linienführungen von Gliesmarode über die Querumer Straße zu unterschiedlichen Endpunkten in Querum bewertet worden. Die angesprochenen C-Varianten wurden dazu in einem ersten Schritt in Form von Matrizen bewertet. Unter Beachtung einer wirtschaftlichen Bearbeitungsweise wurde zuerst die Variante C-1 untersucht. Sollte diese Untersuchung für diese Variante erfolgreich sein, so würden weitere C-Varianten nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung untersucht und bewertet. Für die Untersuchung (NKI-Abschätzung) wurde ein Mitfall für die gesamte Stadt Braunschweig im Verkehrsmodell Braunschweig entwickelt und dem Ohnefall entsprechend dem in der Anlage beschriebenen Mitfall-Ohnefall-Prinzip gegenübergestellt. Der entsprechende Vergleich hinsichtlich des volkswirtschaftlichen Nutzens und der Kosten ergab im Ergebnis einen NKI deutlich unter 1,0. Im nächsten Schritt wurde der Streckenverlauf weiter optimiert und leicht verkürzt, um bei ähnlichem Nutzen die Kosten zu optimieren. Anschließend wurde die NKI-Abschätzung erneut mit nahezu gleichem Ergebnis durchgeführt. Im Zuge des Untersuchungsprozesses wurden auch Wechselwirkungen mit dem Teilprojekt Volkmarode (über die Wendeanlage Gliesmarode) betrachtet. Dies führte ebenfalls zu keinem positiven Bewertungsergebnis. Die Variantenbetrachtungen unter Einbeziehung von externen Experten führten in keinem Fall dazu, das im Ergebnis der volkswirtschaftliche Nutzen größer war als die Kosten. Mit der Untersuchung der Variante C-1 bzw. einer weiter verkürzten Untervariante C-1 kurz wurde die im Verhältnis von Bau- und Betriebskosten (bei gleichzeitig guter Erschließungswirkung für Querum) bestmögliche Streckenführung über die Querumer Straße nach Querum eingehend untersucht.

Weitere Optimierungspotenziale sind nur noch in geringfügigem Umfang vorhanden (detaillierte Betrachtung und Optimierung der Kostenanteile des stadtbahnbedingten Straßen- bzw. Geh- und Radwegbaus) und lassen im Lichte der vorliegenden Ergebnisse keine positiven Ergebnisse erwarten. Die Ergebnisse der durchgeführten Berechnungen werden im weiteren Verlauf der Voruntersuchungsphase für die weiteren Veranstaltungen der Bürgerbeteiligung anschaulich aufbereitet und die Zusammenhänge entsprechend erläutert.

Zu 2 b):

Verbesserte Anbindung Querums durch den Einsatz von Elektrobussen

Grundsätzlich ist es im Rahmen der Standardisierten Bewertung möglich, im Ohnefall die bisher angesetzten Busse im Jahr 2030 durch Elektrobuse auf Grundlage eines realistischen Fahrzeugkonzepts und entsprechender Kosten- und Emissionskennwerte zu ersetzen. Dieses Vorgehen setzt die Zustimmung der Fördermittelgeber voraus. Auf Basis der Erkenntnisse aus dem vorliegenden E-Bus-Konzept (vgl. 20-14711) wurde dieser Planfall eines E-Bus-Einsatzes im Jahr 2030 bereits für aktuell in Bearbeitung befindliche Stadtbahnausbauprojekte im Rahmen einer vergleichenden Betrachtung geprüft. Der Mit- und Ohnefallvergleich wird dabei tendenziell zu Gunsten der Mitfälle verbessert, also der NKI jeweils (leicht) erhöht. Die Gründe hierfür liegen im System- und Kostenvergleich Stadtbahn zu Bus bzw. zu E-Bus, welcher faktisch automatisch mit dem Durchführen der NKI-Abschätzung (Mitfall-Ohnefall-Prinzip) durchgeführt wird. Die Betriebskosten liegen insbesondere aufgrund der höheren Anschaffungskosten von E-Bussen und der erforderlichen Ladeinfrastruktur gegenüber Dieselmussen höher. Dies wirkt in der Standardisierten Bewertung auf den Nutzenanteil „Betriebskosten“. Die Veränderung im Nutzenanteil „CO₂-Einsparung“ kann dies nicht voll kompensieren.

Zu 3):

Ausschluss zusätzlicher verkehrlicher Belastung Querums

Ein Ausschluss einer zusätzlichen verkehrlichen Belastung Querums (besonders auf der Bevenroder Straße) ist auf Grundlage der historischen städtebaulichen Entwicklung Querums mit nur einer durchgehenden Hauptstraße (Bevenroder Straße) in Nord-Süd-Richtung und dem Anschluss aller weiteren Straßen an diese Hauptstraße nicht realistisch. Die Möglichkeiten der Führung von Buslinien (von Norden oder Süden kommend) oder einer

Stadtbahnlinie (von Süden kommend) von und nach Querum sind ausschließlich über die Bevenroder Straße möglich, sofern keine Brücke gebaut werden würde. Zukünftige Entwicklungen würden sicherlich zu mehr Verkehr führen. In diesem Zusammenhang wäre gerade für Querum die Verlagerung von Verkehr hin zum ÖPNV (und zum Radverkehr) in Verbindung mit einer Verlagerung auf eine weitere Verkehrsachse (über eine Brücke) somit zielführend und sollte weiter untersucht werden.

Leuer

Anlage/n:

Erläuterungen und Hintergründe zum Stadtbahnausbaukonzept in Braunschweig