

Betreff:

Sachstand des Stadtbahnausbauprojektes Campusbahn (TP 3.2)

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

29.08.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

29.08.2023

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

06.09.2023

Ö

Sachverhalt:

1. Hintergrund:

Der Grundsatzbeschluss zum Stadtbahnausbau (DS-Nr. 17-03594) stellt die Umsetzung des Zielnetzes 2030 in den Vordergrund der planerischen Untersuchungen. Für den nordöstlichen Bereich der Stadt Braunschweig definiert das Zielnetz 2030 den Anschluss des nördlichen Ringgebietes, der TU-Campus Nord und Ost und Querums an das Stadtbahnnetz. Hierfür ist es erforderlich, einen geeigneten Korridor für eine Stadtbahnstrecke zu definieren.

Der Planungs- und Umweltausschuss hat am 30.06.2021 beschlossen, dass die Untersuchungen zur Anbindung dieser stadträumlichen Ziele unter der Prämisse fortgeführt werden, dass die Querung des Landschaftsschutzgebietes zwischen der Nordstadt und Querum möglichst vermieden wird (DS-Nr. 21-16096-02).

Die Untersuchungen sollen in drei Schritten erfolgen:

„Schritt 1: Abschluss der verkehrlichen und infrastrukturellen Voruntersuchungen samt NKI-Abschätzung für das Teilprojekt 3 (Heidelberg - Salzdahlumer Straße/Campusbahn bis TU-Campus Ost) ohne Brückenbauwerk und Anschluss des Stadtteils Querum.“

Schritt 2: Entwicklung von Stadtbahn- und Busnetzen sowie Anpassung dieser ÖPNV-Netze für einen Stadtbahnanschluss nach Querum über Gliesmarode. Verkehrliche und infrastrukturelle Voruntersuchung zur Integration einer Stadtbahnstrecke in die Querumer Straße und Bevenroder Straße samt NKI-Abschätzung.

Schritt 3: Die Einleitung weiterer Untersuchungen erfolgt, soweit sie für die Vorbereitung eines Planfeststellungsverfahrens (z. B. Variantenprüfung) der unter Schritt 1 und Schritt 2 genannten Streckenvarianten/-bereiche zwingend notwendig sind.“

Beschlossen wurde auch, dass Planungen zu Streckenführungen durch die geschützten Auenbereiche erst wieder aufgenommen werden sollen, „wenn sich die unter Schritt 1 und Schritt 2 geprüften Lösungen unter keinen Umständen als förderfähig“ und somit als nicht finanzierbar erweisen.

2. Umsetzungsstand Schritt 1:

Es wurde in den weiteren Betrachtungen ein Linienkonzept entwickelt, das eine Anbindung bis zum Bienroder Weg mit zwei Linien vorsieht:

- Eine Linie soll zu einer Wendeschleife in Höhe der Beethovenstraße weitergeführt werden,
- eine zweite Linie soll voraussichtlich über den Bienroder Weg zur Bestandsstrecke an der Siegfriedstraße verlaufen.

Die Untersuchungen wurden unter der Annahme durchgeführt, dass das Anschlussgleis zum Heizkraftwerk Mitte entfällt und auf den dadurch freiwerdenden Flächen der Anschlussbahn eine Stadtbahnstrecke für die o. g. beiden Linien gebaut werden könnte. Dieses Konzept wäre nach den vorliegenden Untersuchungsergebnissen und Abschätzungen als zusammenhängende GVFG-Maßnahme „Heidelberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn“ voraussichtlich förderfähig (vorläufiger NKI > 1,2).

2.1 Aktuelle Entwicklung bezüglich des Anschlussgleises:

Aufgrund der geopolitischen Entwicklungen hat sich die Einschätzung zur Notwendigkeit des Anschlussgleises geändert.

Hierzu hat BS|Energy Folgendes mitgeteilt:

„Mit der Stilllegung der Kohleanlage am Standort HKW-Mitte fallen die Kohlelieferungen per Zug weg und die Versorgung des die Kohleanlage ersetzenden Biomasse-HKW mit Altholz soll ganz überwiegend per LKW-Anlieferung erfolgen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass das Anschlussgleis zum HKW Mitte entbehrlich wird. Es ist heute nicht mit hinreichender Sicherheit vorherzusagen, welche Erzeugungsarten zukünftig zur Anwendung kommen und welche Brennstoffe oder Hilfsmittel zum Betrieb von Erzeugungsanlagen benötigt werden und wie deren Anlieferung künftig erfolgen soll.

Als Möglichkeiten existieren zum Beispiel der Einsatz von Wasserstoff oder E-Fuels, die auch per Bahn angeliefert werden können. Auch der Abtransport von Wasserstoff durch eine Produktion am Standort HKW-Mitte ist eine Option. Mit Blick auf das Biomasse-HKW und die benötigten Altholzmengen ist darüber hinaus unklar, ob geeignete Mengen und Qualitäten nicht auch direkt und möglicherweise auch per Bahn angeliefert werden können. Zudem stellt eine Anlieferung von Brennstoffen per Bahn eine Option dar, um (transportbedingte) Emissionen weiter zu reduzieren.“

Im Ergebnis dieser neuen Bewertung der zukünftigen Bedeutung des Anschlussgleises haben sich somit für das Stadtbahnausbauprojekt Campusbahn im Mai 2023 die Planungsparameter wesentlich geändert.

3. Weiteres Vorgehen:

Neues Planungsziel für Schritt 1 ist daher, sowohl den Stadtbahnverkehr als auch den Verkehr der Eisenbahn zum Heizkraftwerk im Korridor zwischen Hamburger Straße und Beethovenstraße zu ermöglichen.

Um gemeinsam Lösungen für den Betrieb der Eisenbahn und der Stadtbahn im Bereich des heutigen Anschlussgleises zu erarbeiten, wurde eine Arbeitsgruppe mit Teilnehmenden aus Stadt, BSVG, BS|Energy und Hafenbetriebsgesellschaft eingerichtet. Die Ergebnisse einschließlich planerischer Vorüberlegungen, Abgleich von Betriebskonzepten und Prüfung der Förderfähigkeit (u. a. durch Abschätzung der ggf. entstehenden Mehrkosten) sollen bis Sommer 2024 vorliegen.

Parallel werden die weiteren Untersuchungen zur verkehrlichen Machbarkeit und zu offenen infrastrukturellen Fragestellungen im weiteren Streckenverlauf durchgeführt, um eine gesamthafte Bewertung des Projektteils Campusbahn (ohne Anschluss Querums) als Schritt 1 der Voruntersuchungen im Jahr 2024 abschließen zu können.

Leuer

Anlage/n:
keine