

Betreff:

Vorteile der geplanten Wendeschleife Glesmarode?

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

20.11.2024

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

03.12.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Fahrplan und Taktung des Straßenbahnbetriebs der Linie 3 sind bisher sehr nutzungsfreundlich ausgelegt. An Schultagen wird zur Hauptverkehrszeit über die gesamte Strecke im 7,5 Minutentakt gefahren, in Ferienzeiten, am Wochenende und zu den Feiertagen dagegen ganztägig nur im 15-Minutentakt. Mit dem Einbau einer Wendeschleife soll das für die letzten östlichen Haltestellen der Ost-West Verbindung, in Glesmarode und Volkmarode, geändert werden. Dann sollen die Bahnen am östlichen Streckenende auch zu den Hauptverkehrszeiten nur noch halb so oft fahren wie jetzt, generell nur noch im 15-Minutentakt.

Der Westteil der Strecke mit insgesamt 21 Haltestellen soll weiter im dichteren 7,5 Minutentakt bedient werden, die neue Wendeschleife ermöglicht es aber, den Ostteil der Strecke mit nur 5 Haltestellen nur noch jedes zweite Mal anzufahren, was die mögliche Wartezeit dort dann generell verdoppelt, dies - soweit bekannt - auch an Schultagen und zu den Hauptgeschäftszeiten. Selbstverständlich gilt dies dann auch für die nach der geplanten Verlängerung zusätzlichen 2 Stationen zwischen Grenzweg und der zukünftigen Endstation Ziegelwiese.

Gerade aus dem Ostteil der Stadt kommen allerdings viele Schulkinder in die Kernstadt, die von der schlechteren Taktung betroffen sein werden. Aus den Randbereichen der Stadt, aus Glesmarode und Volkmarode, aber auch aus Schapen und Dibbesdorf, kommen viele Kinder, die etwa die Schulen NO, die Ricarda-Huch oder die IGS Franzshes Feld besuchen. Auch wenn Kinder im Rahmen des Schulunterrichts oder privat ein öffentliches Schwimmbad besuchen, um Schwimmen zu lernen oder auch einfach nur um zu schwimmen, können sie dafür mit der Linie 3 in Richtung Stadtzentrum fahren. Für all diese Kinder soll sich zu den wichtigen Schulzeiten die Taktung verschlechtern, ebenso für Personen, die mit der Straßenbahn zur Arbeit, zum Einkaufen oder aus anderen Gründen (Behörden, Dienstleistungen aller Art, Museen) ins Zentrum fahren.

Und auch in der Gegenrichtung kommen inzwischen Schulkinder aus dem Stadtzentrum an dessen Rand zur Sally-Perel-Gesamtschule nach Volkmarode. Eine Verschlechterung - wenn man so will auch eine „Benachteiligung“ des östlichen Außenbereichs der Stadt in der ÖPNV-Versorgung für die letzten 5 Haltestellen zu den Hauptnutzungszeiten ist hier nicht plausibel und bedürfte einer besonderen Begründung, auch wenn die Strecke um 2 Haltestellen verlängert werden soll, die aber dann von der weniger guten Taktung ebenfalls betroffen sind.

Soweit nun die Mehrzahl der Haltestellen der Linie 3 - von insgesamt 26 Stationen der Linie 3 sollen 21 Haltestellen im Westen der Stadt dann zeitlich bevorzugt behandelt werden - wird damit zugleich eine Minderheit von 5 Haltestellen im Osten der Stadt, im Vergleich mit dem Status quo, zu den wichtigsten Zeiten benachteiligt und nur halb so gut versorgt werden. Die Ungleichbehandlung ist Folge der neuen Betriebsführung mit dem

Einschluss der differenzierenden Wendeschleife, die schon deswegen fragwürdig erscheint.

Besonders fragwürdig ist es aber, wenn eigens zum Zwecke der Ermöglichung solcher Ungleichbehandlung eine Wendeschleife eingerichtet werden soll, die voraussichtliche Kosten bis knapp unter 10 Millionen Euro mit sich bringen wird, und wenn der teuren Schleife zudem noch erhebliche Grünflächen zum Opfer fallen müssen - darunter auch viele große Bäume - wie sie angesichts des Klimawandels gerade in den Städten als Ausgleich besonders benötigt werden.

Sicherlich, Fahrten, die Dank der Wendeschleifen über die letzten wenigen Haltestellen im Osten nicht mehr stattfinden, verursachen dann auch keine Betriebskosten, keinen Strom und auch etwas Personalkosten können eingespart so werden. Da dies aber nur für den weit kleineren Teil der Linie 3 gelten soll, der weit größere Teil in den Hauptverkehrszeiten aber weiterhin im vorteilhaften 7,5 Minutentakt bedient werden soll, kann die Kostenersparnis, die man durch solche Benachteiligung der östlichen Nutzer gewinnt, kaum groß genug sein, um die knapp 10 Millionen Euro teure Investition einer Wendeschleife und den damit einhergehenden - unnötig erscheinenden - Verlust innerstädtischer Grünflächen zu rechtfertigen (Nutzen-Kosten-Indikator, NKI).

Auch wenn Investitionen in die Infrastruktur nicht so einfach umgewidmet werden können, muss sich die Frage nach der Verhältnismäßigkeit dieser Investition aufdrängen:

Wäre es nicht besser, die Millionen an öffentlichen Mitteln, die für diese Wendeschleife aufgebracht werden sollen - für die betroffenen Schulkinder im Osten der Stadt einzig mit der negativen Folge, dass sie nunmehr zusätzliche Zeit brauchen, um in die Schule zu kommen - stattdessen in notwendig erscheinende Renovierungen oder Erweiterungen von Schulen zu investieren, um das geistige Vermögen der Schulkinder zu fördern - zumindest in Wahlkampfzeiten gelten solche Kosten zu Recht als eine Investition in die Zukunft der Republik - oder auch in die Erhaltung eines Schwimmbades zu investieren, um das körperliche Vermögen und so langfristig die Gesundheit der Kinder zu fördern, anstatt das Geld für eine teure Wendeschleife zu verbauen, die Niemandem Vorteile und den Nutzern eines kleinen östlichen Teils der Strecke nur Nachteile bringt?

Dies vorausgeschickt, unsere Fragen:

1. Von welcher Kostenersparnis für welche konkreten Leistungen (Energie, Personal, etc.) wird ausgegangen, wenn sich die Kosten für den Betrieb der Strecke durch, aber auch trotz zusätzlicher Kosten von ca. 9 Millionen für die Schleife so verringern, dass sich die Rentabilität für das Gesamtprojekt einer Stadtbahnverlängerung nach Volkmarode dadurch entscheidend erhöht, um so - und nur so - eine Realisierung des Projektes zu ermöglichen?

Wir bitten um konkrete Zahlen und deren klare Zuordnung zu den einschlägigen Faktoren der Bemessung (NKI), wie sie ja für die Realisierung des Projekts vorliegen müssen.

2. Wenn überhaupt, in welcher Höhe werden die Nachteile für die Nutzer, vor allem auch für die Schulkinder auf den letzten Haltestellen bemessen und gegengerechnet, wenn der Weg zur Schule (früher galt das für eine bedarfsgerechte ÖPNV-Planung einmal als der entscheidend wichtige Faktor), zur Arbeit, zum Einkauf oder aus anderen Gründen in Richtung Innenstadt mit durchschnittlich doppelt so langen Wartezeiten belastet wird?

Wir bitten ebenfalls um konkrete Zahlen für die einzelnen Faktoren und deren Bemessung (NKI), wie sie für die Realisierung des Projekts schon vorgelegen haben müssen.

3. Welche Faktoren, die den Unterschied ausmachen, erzwingen hier den Bau einer für die Nutzung nur nachteiligen Wendeschleife?

Wir bitten hier ebenfalls um die Gegenüberstellung konkreter Zahlen, die vorliegen müssen.

Anlagen:

keine