

Betreff:**Vorteile der geplanten Wendeschleife Gliesmarode?****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

03.12.2024

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

03.12.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion BIBS vom 20.11.2024 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die Standardisierte Bewertung mit der die Wirtschaftlichkeit der Stadtbahnprojekte nachgewiesen wird, ein Instrument der Fördermittelgeber ist. Neben der Bewertung der volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit von Maßnahmen des ÖPNV spielen betriebswirtschaftliche Aspekte dabei ebenfalls eine Rolle. Die betriebswirtschaftlichen Ergebniswirkungen der BSVG werden durch eine ergänzende Folgekostenberechnung im Rahmen der Standardisierten Bewertung ermittelt. Hierüber sollen unter anderem die finanziellen Auswirkungen einer geplanten Maßnahme für den Vorhabenträger transparent dargestellt werden.

Aufgrund des verfolgten Angebotskonzeptes, welches ein bedarfsgerecht ausgestaltetes und möglichst effizientes Angebot zum Ziel hat, wurden die wirtschaftlichen Betrachtungen immer gesamthaft für das Projekt Volkmarode Nord (Strecke mit Wendeschleife Gliesmarode) durchgeführt.

Diesen Sachverhalt vorangestellt beantwortet die Verwaltung die Anfrage der Fraktion BIBS wie folgt:

Zu 1: Aufgrund der Systematik der Standardisierten Bewertung ist es nicht möglich konkrete Kosten und Einsparungen für Einzelbestandteile (z.B. die Wendeschleife) separat auszuweisen.

Der Gesamtnutzen der Umsetzung des Teilprojektes Volkmarode Nord (inkl. der Wendeschleife Gliesmarode) beträgt nach vorläufiger Bewertung ca. 1,0 Mio. € pro Jahr (im Betrachtungsjahr 2030). Die Nutzenanteile der Einsparungen an ÖPNV-Betriebskosten betragen ca. 53 % hiervon. Dieser Nutzenanteil setzt sich zusammen aus eingesparten Fahrzeugkosten (ca. 22 %), Energiekosten (6 %) und Personalkosten (72 %).

Die weiteren positiv wirkenden Nutzenanteile ergeben sich aus eingesparten Aufwendungen privater Kfz-Halter im Rahmen der PKW-Betriebskosten i. H. v. ca. 16 %, verringerten Unfallfolgekosten (Auswirkung des verringerten Kfz-Verkehrs) i. H. v. ca. 11 %, insgesamt kürzeren Reisezeiten und zusätzlichen Mobilitätsmöglichkeiten aller Einwohner/-innen Braunschweigs (ermittelt über die Daten des Verkehrsmodells) i. H. v. ca. 5 %, verringerten CO₂- und sonstigen Schadstoffemissionen i. H. v. ca. 4 %, sowie eingesparten Aufwendungen bei Nichtumsetzung des Ausbaus (notwendiger Ersatzneubau einer Wendemöglichkeit am aktuellen Endpunkt der Strecke, inkl. Unterhaltungskosten) i. H. v. ca. 11 %. Dem Gesamtnutzen steht ein Kapitaldienst für

Investitionskosten für das Teilprojekt Volkmarode Nord von ca. 800 T € im Jahr gegenüber, woraus sich ein vorläufiger Nutzen- Kosten-Indikator (NKI) von ca. 1,25 - 1,30 ableitet.

Auf Grundlage der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung wird außerdem betrachtet, welche Folgekosten für das Verkehrsunternehmen und den Infrastrukturbetreiber (in Braunschweig beides die BSVG) durch Umsetzung der Maßnahmen entstehen. In einer mittelfristigen Betrachtung (30 Jahre nach Inbetriebnahme) ergibt sich - vorbehaltlich einer Detailprüfung der Fördermittelgeber - für die BSVG eine positive Vorhabenwirkung (eingesparte Aufwendungen) von ca. 300 T €/Jahr im Abgleich mit dem Ohnefall (also einer Nichtumsetzung des Projektes Volkmarode Nord).

Zu 2: Mit Umsetzung des neuen Linienkonzepts wird der etwas weniger dicht besiedelte Einzugsbereich der drei Haltestellen Messeweg, Petzvalstraße und Moorhüttenweg, die seit Einführung des zum Gesamtkonzept gehörenden „Stadtaktes“ heute einen 7,5 min-Takt der Stadtbahn haben und zukünftig auf einen 15- min Takt angepasst werden, weiterhin sehr bedarfsgerecht und gut an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Gliesmarode ist bis zur zukünftigen Wendeschleife weiterhin im 7,5 min-Takt erreichbar. Volkmarode wird dann im gleichen Takt versorgt wie andere vergleichbare Stadtteile bzw. wie bisher auch durch die Buslinien 417 + 427.

Die mit dem regionalen Verkehrsmodell durch das Gutachterbüro durchgeführten Untersuchungen zeigen, dass dieses Konzept sehr ausgewogen ist, viele Vorteile bei geringen Nachteilen bietet und viele Menschen in einem auch kosteneffizienten System sehr gut und oftmals auch schneller als heute von A nach B kommen lässt.

Die Wahl der Taktstrukturierung 7,5/15 min-Takt folgt der prognostizierten Verkehrsnachfrage und der zukünftigen Platzausnutzung. Ein reiner 7,5 min-Takt bis zur Endhaltestelle würde ein signifikantes Überangebot mit geringer ausgelasteten Stadtbahnen darstellen und wäre damit nicht ausgewogen zur erwarteten Nachfrage. Zu den Schulstart- und Endzeiten ist bereits jetzt eine Angebotserhöhung eingeplant, sodass die Schülerinnen und Schüler ein gutes Fahrtenangebot mit ausreichenden Kapazitäten in beiden Fahrtrichtungen haben.

Zu 3: Zur Zusammensetzung der Nutzenfaktoren für das Gesamtprojekt Volkmarode Nord siehe zu 1.

Die Wendeschleife ist demnach für den Nutzen des Projektes vorteilhaft, die angebotenen Stadtbahnfahrten basieren auf der prognostizierten Verkehrsnachfrage.

Die erzielten Kosten-Einsparungen betreffen hauptsächlich den Busbereich. Die Stadtbahnbetriebskosten sind im Vergleich zum heutigen Zustand nahezu gleichbleibend. Jedes zusätzliche Fahrtenangebot im Stadtbahnbereich auf diesem Streckenast, würde die ÖPNV-Betriebskosten stark erhöhen und die bislang positive Folgekostenwirkung deutlich verschlechtern. Die Betriebskosten sind für den Haushalt der Stadt relevant, da diese über das Ergebnis der BSVG Wirkung entfalten. Ein sparsamer und dem Zweck entsprechender Mitteleinsatz wird mit dem Angebotskonzept umgesetzt.

Leuer

Anlage/n:
keine