

*Betreff:***Sachstand und weiteres Vorgehen zur Machbarkeitsuntersuchung
Campusbahn/Querum***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

07.06.2021

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	15.06.2021	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	23.06.2021	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)	24.06.2021	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	30.06.2021	Ö

Beschluss:

„Die Untersuchungen zur Anbindung der stadträumlichen Ziele Nördliches Ringgebiet, TU-Campus Nord und Ost und Querum (siehe Korridor gemäß Ratsbeschluss, Teilprojekt Campusbahn, DS 17-03594) werden fortgeführt.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. g der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Fortführung der Untersuchung zur Anbindung der stadträumlichen Ziele Nördliches Ringgebiet, TU-Campus Nord und Ost und Querum an das Stadtbahnnetz um einen Beschluss über Verkehrsplanungen, deren Auswirkungen über den Stadtbezirk hinausgehen, für die der Planungs- und Umweltausschuss beschlusszuständig ist.

Anlass

Der Ratsbeschluss (DS 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 Nördliches Ringgebietes, TU-Campus Nord und Ost sowie Querums an das Stadtbahnnetz.

Die Anregungen aus der Bürgerbeteiligung und die politischen Signale zeigen, dass die Erreichung dieser stadträumlichen Ziele nicht zwingend über das bekannte Zielnetz 2030 und damit über eine durchgehende Stadtbahnlinie erfolgen muss und erweitern somit den Untersuchungsauftrag an Verwaltung und Braunschweiger Verkehrs GmbH (BSVG).

Deshalb erfolgt auch die Untersuchung eines Stadtbahnanschlusses von Querum über Querumer Straße und Bevenroder Straße.

Zur Konkretisierung der aktuell geführten Diskussion sollen in der weiteren Untersuchung folgende Fragestellungen vertiefend bearbeitet werden:

- Welche Streckenführungen zur Erreichung der stadträumlichen Ziele Nördliches Ringgebiet, TU-Campus Nord und Ost und Querum sind baulich machbar und finanzierbar?
- Wie sind die verkehrlichen und umweltschutzfachlichen Auswirkungen der einzelnen Streckenführungen zu bewerten?
- Welche Brückenkonstruktionen und -lagen sind für die Überführung einer Stadtbahn über das Landschaftsschutzgebiet denkbar?
- Welche Auswirkungen (Chancen und Risiken) haben die unterschiedlichen Brückenkonstruktionen auf das Landschaftsschutzgebiet, den Naturraum und allgemein? Welche Brückenkonstruktion ist nach dieser Bewertung am besten geeignet?
- Welche Vor- und Nachteile einer Campusbahn ohne Brücke nach Querum und damit einer Verkürzung der Neubaustrecke bis zum TU-Campus Ost bestehen?
- Welche Gleisführungen sind für eine Erschließung Querums über Querumer Straße und Bevenroder Straße möglich? Welche Chancen und Risiken bestehen?
- Ist eine Erreichung der genannten stadträumlichen Ziele durch eine Aufteilung des Projektes in Bausteine möglich? Welche Vor- und Nachteile bestehen?
- Wie verändern sich auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse Zeitplanung und Finanzierung zur Realisierung des Teilprojektes 3 und des Gesamtprojektes Stadt.Bahn.Plus?

Folgende Untersuchungen werden zur Beantwortung der obenstehenden Fragen unter anderem durchgeführt:

- Umweltverträglichkeitsuntersuchungen (Auswirkungen auf die Umwelt, somit auf Mensch und Natur) zur Bewertung von Streckenführungen zur Erreichung der oben genannten stadträumlichen Ziele
- Vertiefte Standortanalyse für die Brücken unter Berücksichtigung von vorliegenden Kartierungsergebnissen (Tiere, Pflanzen, Biotope, etc.)
- Untersuchung von Brückenvarianten (Lage und Konstruktion)
- Verkehrliche Voruntersuchung zur Integration einer Stadtbahnstrecke in die Querumer Straße und Bevenroder Straße.
- Entwicklung von Stadtbahn- und Busliniennetzen sowie Anpassung dieser ÖV-Netze an die unterschiedlichen Streckenführungen
- Fortgeführte NKI-Betrachtungen der Lösungsoptionen

Ziel dieser Vorgehensweise ist es, dem Planungs- und Unterausschuss und dem Rat eine fundierte Entscheidungsgrundlage zu geben, um über das weitere Vorgehen zur Erreichung der oben genannten stadträumlichen Ziele oder eine Veränderung der Ziele zu entscheiden.

Sollte es im Untersuchungsverlauf aufgrund neuer vorliegender Erkenntnisse sinnvoll erscheinen, weitere vertiefende Untersuchungen zu einzelnen Fragestellungen

vorzunehmen, wird der Planungs- und Umweltausschuss darüber informiert und das weitere Vorgehen wird abgestimmt.

Sachstand/Zwischenergebnis zur Voruntersuchung Projektteil Campusbahn/Querum im Teilprojekt 3

Nach Grundsatzbeschluss zum Stadtbahnausbaukonzept vom Februar 2017 wurden die Voruntersuchungen der Teilprojekte 1, 2 und 3 nacheinander gestartet. Die Voruntersuchung und die entsprechende Bürgerbeteiligung für das Teilprojekt 3, welches aus dem südlichen Projektteil Heidberg/Salzdahlumer Str. und dem nördlichen Projektteil Campusbahn/Querum besteht, wurden im Sommer 2018 gestartet. Für beide Projektteile wurden je zwei Bürgerworkshops durchgeführt.

Im Projektteil Campusbahn/Querum wurden folgende Untersuchungsschritte durchgeführt:

- Darstellung eines Trassenvorschlags gemäß Stadtbahnausbaukonzept
 - Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zu Trassenalternativen zur Erreichung der oben genannten stadträumlichen Ziele
 - Aufbereitung und Bewertung der Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger
- Bewertung der baulichen Machbarkeit aller eingegangenen Vorschläge und Darstellung der als baulich machbar eingestuften Trassenführungen
- Strukturierung dieser Trassenführungen in Untersuchungsräume
 - A – alle durchgehenden Trassen mit Brücke
 - B – alle Trassen zur Erschließung der Nordstadt und der TU-Campus Nord und Ost (ohne Brücke und ohne Querum)
 - C – alle Trassen zur Anbindung Querums über Querumer Straße und Bevenroder Straße
- Abschätzung der Baukosten der baulich machbaren Trassenvarianten
- Abschätzung der Vorteilhaftigkeit der baulich machbaren Trassenvarianten in Form von Matrizen
- Bildung einer Reihenfolge für die weitere Untersuchung je Untersuchungsraum
- Entwicklung von ÖV-Konzepten für die jeweiligen Varianten und Untervarianten in den Untersuchungsräumen (A, B, C)
- Abschätzung der Nutzenwirkungen pro Trassen- und zugehöriger ÖV-Netz-Variante, NKI-Abschätzung – begonnen wurde mit der Abschätzung der C-Varianten.

Im November 2020 wurden Zwischenergebnisse aus der NKI-Betrachtung für die C-Varianten im Sachstandsbericht Campusbahn/Querum mit nachfolgendem Ergebnis veröffentlicht (DS 20-14681):

„In Summe führen alle betrachteten Aspekte dazu, dass die durchgeführten Abschätzungen des NKI für diese alternative Stadtbahnanbindung Querums keinen NKI > 1,0 ergaben. Eine wirtschaftliche und förderfähige Umsetzung der genannten alternativen Streckenführung nach Querum über die Querumer Straße ist unter den aktuellen Rahmen- und Förderbedingungen daher für das Projekt Stadt.Bahn.Plus ausgeschlossen und wird nicht weiterverfolgt.“

Das weitere Vorgehen wurde wie folgt beschrieben:

„Verwaltung und die Verkehrs-GmbH werden unter Berücksichtigung der genannten Randbedingungen die Machbarkeitsuntersuchungen zu den einzelnen Projektteilen fortsetzen. Die dargelegten Ergebnisse werden der Öffentlichkeit im Rahmen von weiteren Bürgerworkshops erläutert. Zur weiteren Diskussion werden Verwaltung und BSVG neue Vorschläge für Brückenvarianten und mögliche Lagen der jeweiligen Gleistrassen unterbreiten. Auf dieser Grundlage leitet die Verwaltung jetzt die Vor- und Entwurfsplanung für die Wendeanlage Gliesmarode in Höhe der Haltestelle Querumer Straße ein.“

Erkenntnisse der weiteren Untersuchungen seit November 2020

Die Planungen zur Wendeanlage in Gliesmarode sind zwischenzeitlich fortgeführt und Vorplanungsunterlagen angefertigt worden. Diese wurden am 27.05.2021 im öffentlichen Bürger-Dialog vorgestellt.

Nach der politischen Diskussion zu den Risiken und Nachteilen der verbliebenen baulich machbaren Trassenvarianten zur Anbindung Querums wurden die Zwischenergebnisse nochmals eingehend geprüft. Die bis November 2020 durchgeführten Untersuchungen einer Anbindung Querums über die Querumer Straße und Bevenroder Straße basierten auf der Annahme, dass diese Neubaustrecke noch vor die Realisierung des Teilprojektes 1 (Volkmarode-Nord) gezogen wird, mit dem Teilprojekt 1 zusammen realisiert wird oder direkt im Anschluss an die Realisierung der Teilprojekte 1 (Volkmarode-Nord) und 2 (Rautheim) erfolgt.

Die erneute Prüfung basiert auf der Annahme, dass die Teilprojekte 1 (Volkmarode-Nord), 2 (Rautheim) und 3 (Heidelberg/Salzdahlumer Straße – Campusbahn (ohne Brücke nach Querum) umgesetzt sind. Wesentliche Erkenntnis aus dieser erneuten Prüfung ist, dass nach Realisierung der Teilprojekte 1 bis 3 ein betrieblicher Netzzustand erreicht werden könnte, der Fahrzeitreserven auf einer Linie ausweist, die entstehen, wenn man das Teilprojekt 3 ohne eine Brücke nach Querum realisieren würde. Diese Fahrzeitreserven könnten ggf. sinnvoll eingesetzt werden, um auf einem anderen Linienweg Querum an das Stadtbahnnetz anzubinden.

Die betriebliche Optimierung eines erweiterten Streckennetzes über Querumer Straße und Bevenroder Straße nach Querum (inkl. eines entsprechend angepassten Linienkonzeptes) könnte in der Folge eine ausreichende Verbesserung des Nutzens bei annähernd gleichbleibenden Stadtbahnbetriebskosten im Gesamtsystem bewirken. Das Erreichen eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses ($NKI > 1,0$) für ein einzelnes und im Gesamtprojekt neu aufzunehmendes Teilvorhaben „Erschließung Querums über Querumer Straße und Bevenroder Straße“ erscheint mit diesem Szenario möglich und soll daher weiter untersucht werden.

Aufgrund dieser neuen Erkenntnisse ist das von Verwaltung und BSVG im November 2020 gegebene Zwischenergebnis wie folgt zu präzisieren:

„In Summe führen alle betrachteten Aspekte dazu, dass die durchgeführten Abschätzungen des NKI für diese alternative Stadtbahnanbindung Querums mit oder nach Realisierung des Teilprojektes 1 (Volkmarode-Nord) bzw. nach Realisierung der Teilprojekte 1 (Volkmarode-Nord) und 2 (Rautheim) keinen $NKI > 1,0$ ergaben. Eine wirtschaftliche und förderfähige Umsetzung der genannten alternativen Streckenführung nach Querum über die Querumer Straße ist unter den aktuellen Rahmen- und Förderbedingungen daher im Projekt Stadt.Bahn.Plus in oder nach der Projektstufe 1 (Volkmarode-Nord und Rautheim) ausgeschlossen und wird kurz- bis mittelfristig nicht umgesetzt werden können. Eine vertiefende Prüfung für eine förderfähige Umsetzung nach der Realisierung der Teilprojekte 1, 2 und 3 steht aus und soll durchgeführt werden.“

Unter Beachtung der dargestellten Aspekte berücksichtigt die Verkehrsanlagenplanung für die Wendeanlage in Gliesmarode eine (perspektivische) Weiterführung einer Trasse über die Querumer Str. nach Querum.

Weiteres Vorgehen:

In den weiteren Untersuchungen ist der zeitliche Aspekt einer möglichen Finanzierbarkeit zur Weiterführung einer Stadtbahn über die Querumer Straße und Bevenroder Straße nach Querum nach Umsetzung der Teilprojekte 1 (Volkmarode-Nord), 2 (Rautheim) und 3 (Heidelberg/Salzdahlumer Straße – Campusbahn bis TU-Campus Ost) zu berücksichtigen.

Verwaltung und BSVG schlagen daher vor, die Untersuchungen und die Bürgerbeteiligung für die oben genannten Untersuchungsräume A, B und C im Teilprojekt 3 fortzuführen. Auf Grundlage der Ergebnisse, einschließlich einer NKI-Betrachtung, kann anschließend eine Empfehlung zur Weiterverfolgung (Start Vor- und Entwurfsplanung) einer oder mehrerer Vorzugstrassen zur Erreichung aller oder mehrerer stadträumlicher Ziele für den Stadtbahnanschluss im Nordosten Braunschweigs gegeben werden.

Der Abschluss dieser Untersuchungen unter Berücksichtigung einer fortgesetzten Bürgerbeteiligung ist für das Jahr 2023 vorgesehen.

Leuer

Anlage/n: keine