

Stadt Braunschweig

TOP

Der Oberbürgermeister FB Tiefbau und Verkehr 66.11	Drucksache 17231/14	Datum 20.11.2014
--	------------------------	---------------------

Vorlage

Beratungsfolge	Sitzung			Beschluss			
	Tag	Ö	N	angenommen	abgelehnt	geändert	passiert
Planungs- und Umweltausschuss	03.12.2014	X					
Verwaltungsausschuss	09.12.2014		X				
Rat	16.12.2014	X					

Beteiligte Fachbereiche / Referate / Abteilungen Fachbereich 20	Beteiligung des Referates 0140 <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Anhörungsrecht des Stadtbezirksrats <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Vorlage erfolgt aufgrund Vorschlag/Anreg.d.StBzR <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein
---	---	--	---

Überschrift, Beschlussvorschlag

Stadtbahnausbaukonzept

1. Das Stadtbahnausbaukonzept mit den Planfällen
 - Campusbahn (Nördliches Ringgebiet - Querum) und westliche Innenstadtstrecke
 - Salzdahlumer Straße - Heidberg
 - Helmstedter Straße - Lindenberg - Südstadt - Mascherode
 - Radeklint - Rudolfplatz - Lehdorf - Kanzlerfeld und
 - Volkmarode-Nordwird weiterverfolgt.
2. Die Wirtschaftlichkeit des Stadtbahnausbaukonzeptes wird überprüft.
Die dafür erforderlichen Mittel in Höhe von 175.000 € werden haushaltsneutral in den Haushalt für das Jahr 2015 eingestellt.“

Der Rat hat in seiner Sitzung am 1. April 2014 zum Stadtbahnausbaukonzept den Beschluss gefasst, dass neun Korridore in der zweiten Bearbeitungsstufe vertieft untersucht und dem Rat die Ergebnisse vorgestellt werden (DS 16624/14). Daher legt die Verwaltung jetzt die Ergebnisse vor.

Stadtbahnausbaukonzept

Am 19. Februar 2013 hat der Rat die Verwaltung beauftragt, das Stadtbahnnetz unter Beteiligung der Braunschweiger Bevölkerung auf sinnvolle Erweiterungen und Ergänzungen zu untersuchen.

Als Ergebnis des mehrstufigen Planungsprozesses hat sich dieser Vorschlag für das Stadtbahnausbaukonzept ergeben, bestehend aus folgenden Korridoren:

- Campusbahn (Nördliches Ringgebiet - Querum) und Westliche Innenstadtstrecke,
- Salzdahlumer Straße - Heidberg,
- Helmstedter Straße - Lindenberg - Südstadt - Mascherode,
- Radeklint - Rudolfplatz - Lehdorf - Kanzlerfeld und
- Volkmarode-Nord

Planungsprozess und Ergebnisse werden in der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses ausführlich vorgestellt. Die wesentlichen Ergebnisse sind:

Ergebnisse der ersten Bearbeitungsstufe:

Die Rückmeldungen aus der Bürgerbeteiligung wurden in einer ersten Bearbeitungsstufe bewertet. Nach Vorlage der Ergebnisse hat der Rat am 1. April 2014 beschlossen, dass die folgenden neun Korridore in der zweiten Bearbeitungsstufe vertieft untersucht werden sollen:

- Westliche Innenstadtstrecke,
- Lehdorf-Kanzlerfeld-Lamme (-Watenbüttel),
- Salzdahlumer Straße-Heidberg (-Südstadt-Rautheim/Mascherode),
- Nördliches Ringgebiet („Campusbahn“) -Querum,
- Westliches Ringgebiet über Madamenweg,
- Volkmarode-Nord,
- Ölper,
- Querum (über Gliesmarode) und
- Helmstedter Straße-Lindenberg-Südstadt-Rautheim/Mascherode

Die Ergebnisse der ersten Bearbeitungsstufe wurden am 12. Dezember 2013 in einer öffentlichen Veranstaltung in der Stadthalle vorgestellt und ausführlich mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert. Die Ergebnisse und Anregungen wurden in den weiteren Planungsprozess eingearbeitet.

Ergebnisse der zweiten Bearbeitungsstufe:

Westliche Innenstadtstrecke

Die westliche Innenstadtstrecke hat ein großes Potential und könnte betriebliche Vorteile im Netzzusammenhang generieren (z. B. Entlastung Bohlweg, Erschließungswirkung Innenstadt, betriebliche Flexibilität in Sondersituationen). Aufgrund der deutlich besseren Erschließung der westlichen Innenstadt durch Stadtbahnen und der Erhaltung der Leistungsfähigkeit des westlichen Abschnitts des Cityrings für den Individualverkehr (Güldenstraße) wird die Alternative über Gördelinger-/Brabandtstraße nach derzeitigem Planungsstand präferiert.

Lehndorf-Kanzlerfeld-Lamme (-Watenbüttel)

- Eine gleichzeitige Realisierung von Stadtbahnstrecken nach Lamme und Kanzlerfeld erscheint wenig realistisch, weil jeder Streckenast bereits für sich die Potentiale in der Siedlung Lehndorf nahezu vollständig erschließt.
- Beim Vergleich beider Varianten ist der Ast Kanzlerfeld kürzer und erschließt trotzdem ähnliche Potentiale wie der Ast nach Lamme.
- Eine Endstelle der Stadtbahn Kanzlerfeld/Bundesallee ermöglicht eine günstigere Verknüpfung zu einem ergänzenden Busnetz.

Deshalb wurde der Ast Richtung Kanzlerfeld vorteilhafter eingeschätzt. Dies wird im Zuge der Überprüfung der Wirtschaftlichkeit nochmals geprüft.

- Der Teilabschnitt Kanzlerfeld - Watenbüttel würde eine teure Bahnquerung am südlichen Ortsrand von Watenbüttel erfordern, da die heutige Rechtslage nur eine Über- oder Unterquerung des DB-Gleises zulässt.
- Die Bahnquerung würde lange Rampen in Watenbüttel erfordern, was kaum realisierbar erscheint.
- Von der Stadtbahn wäre Watenbüttel nur zum Teil erschlossen.
- Ein Endpunkt mit einer Wendeschleife ist in Watenbüttel nur schwer realisierbar.

Aus den o. g. Gründen wird nur der Abschnitt Radeklint-Kanzlerfeld des Korridors weiterverfolgt.

Salzdahlumer Straße-Heidberg (-Südstadt-Rautheim/Mascherode)

- Der Teilabschnitt durch die Südstadt könnte auf gesamter Strecke nur straßenbündig geführt werden.
- In den engen Straßenräumen kann die Stadtbahn ihre Systemvorteile nicht zur Wirkung bringen (Störungen z. B. durch Müllfahrzeuge wirken sich sehr negativ aus).
- Ein Umbau des Welfenplatzes würde für andere Verkehrsarten und Nutzungen zu starken Beeinträchtigungen führen.
- Aus stadtgestalterischer Sicht ist ein Umbau des Platzes problematisch.
- Eine Busbedienung des Teilabschnitts erscheint deutlich zweckmäßiger.

Es wird daher nur der Teil Salzdahlumer Straße-Heidberg des Korridors weiterverfolgt.

Bei der Berechnung wurde unterstellt, dass die Linie nach Stöckheim über die Wolfenbütteler Straße/A 395 und die Linie zum Heidberg über Bebelhof geführt werden.

Nördliches Ringgebiet („Campusbahn“) -Querum

Die gewählte Trasse verbindet TU-Nord-, TU-Ost- und TU-Zentralbereich und erschließt die vorhandenen und geplanten Baugebiete in Querum sowie das nördliche Ringgebiet. Dadurch ergibt sich zusammen mit einer Führung über die westliche Innenstadtstrecke das höchste Potential aller untersuchten Korridore.

Westliches Ringgebiet über Madamenweg

- Der Bau dieser Strecke würde ein Gleisdreieck auf dem Altstadtmarkt oder der Güldenstraße erfordern, was funktional und gestalterisch als nicht realisierbar erscheint.
- Die geometrischen Randbedingungen an der Okerbrücke Madamenweg sind beengt und trassierungstechnisch sehr ungünstig, sodass ein Neubau der Brücke erforderlich wäre. Dieser würde dort zu kaum vertretbaren Eingriffen führen.
- Der Straßenraum im Madamenweg ist sehr eng (straßenbündiger Bahnkörper), sodass hier die übrigen Verkehrsarten beeinträchtigt würden. Die systembedingten Vorteile des Stadtbahnbetriebes kämen nicht zur Geltung, während die systembedingten Nachteile (z. B. an Hindernissen kein Ausweichen möglich) sich voll auswirken würden.

Eine Busbedienung des Madamenwegs erscheint deutlich zweckmäßiger.

Volkmarode-Nord

Die Verlängerung nach Volkmarode-Nord ist bereits im Vorfeld intensiv durch die Verkehrs-AG geprüft worden; es liegt eine Standardisierte Bewertung mit nicht auskömmlichem Ergebnis vor. Es ist zu prüfen, ob diese Strecke bei Betrachtung im Netzzusammenhang oder mit verändertem betrieblichen Rahmenbedingungen bessere wirtschaftliche Ergebnisse liefert als bei der bisher erfolgten Einzelbetrachtung. Sie wird daher im Konzept weiterhin berücksichtigt.

Ölper

- Die günstige Gesamtbewertung des Streckenastes Radeklint-Klinikum-Celler Straße-Ölper wird durch den innenstadtnahen Bereich verursacht, während der weiter stadtauswärts liegende Abschnitt nur geringe Potentiale aufweist.

Der positiv beurteilte innenstadtnahe Abschnitt wird überwiegend bereits durch den Korridor nach Lehdorf abgedeckt. Eine weitere Berücksichtigung erübrigt sich.

Querum (über Gliesmarode)

- Der Siedlungsraum von Querum würde durch eine Stadtbahnstrecke in Nord-Süd-Richtung nicht ausreichend erschlossen.
- Ergänzende Buslinien, teilweise parallel zur Stadtbahn, wären erforderlich, wirtschaftlich aber kaum darzustellen.
- Die Ortsdurchfahrt von Querum ist sehr eng. Es gibt dort viele konkurrierende Nutzungen, so dass die systembedingten Vorteile einer Stadtbahnführung nicht zur Geltung kämen.

Mit dem Korridor Campusbahn in West-Ost-Richtung und einer ergänzenden Buserschließung in Nord-Süd-Richtung kann Querum vorteilhafter erschlossen werden.

Helmstedter Straße-Lindenberg-Südstadt-Rautheim/Mascherode

- In Abhängigkeit von der noch ungeklärten Nachfolgenutzung der Heinrich-der-Löwe-Kaserne könnte eine Stadtbahnführung durch dieses Gebiet sowie durch den nördlichen Teil des Baugebietes Roselies ein hohes Potential haben.
- Eine Führung nach Mascherode erreicht bei ähnlichem Aufwand ein etwas höheres Fahrgastpotential als eine Führung nach Rautheim.
- Der Siedlungsbereich von Mascherode würde durch eine Führung entlang der heutigen Busführung über Hinter den Hainen - Am Steintore besser erschlossen als durch eine Führung über Alte Kirchstraße - Salzdahlumer Straße.

Diese Ergebnisse werden im Zuge der Überprüfung der Wirtschaftlichkeit nochmals geprüft.

Die nach dieser Untersuchungsphase verbliebenen Korridore wurden zu Planfällen zusammengefasst und differenziert mit dem Verkehrsmodell Braunschweig untersucht. Dazu wurde das Verkehrsmodell hinsichtlich Analysefall (Ist-Zustand 2012) und Prognose 2025 aktualisiert. In der Verkehrsprognose sind alle derzeit absehbar bis zum Jahr 2025 realisierten Maßnahmen, insbesondere die geplanten Wohn- und Gewerbegebiete, berücksichtigt.

Als Ergebnis der gesamten zweiten Bearbeitungsstufe haben die folgenden Planfälle, die repräsentativ für ihre Korridore stehen, die insgesamt besten Werte erzielt (siehe Anlage):

- Campusbahn (Nördliches Ringgebiet - Querum) und westliche Innenstadtstrecke,
- Salzdahlumer Straße - Heidberg,
- Helmstedter Straße - Lindenberg - Südstadt - Mascherode,
- Radeklint - Rudolfplatz - Lehdorf - Kanzlerfeld

Die von den vier genannten Planfällen repräsentierten Korridore bilden zusammen mit der Verlängerung nach Volkmarode-Nord den fachlichen Kern des jetzt zur Beschlussfassung vorgeschlagenen und in seinen konkreten Auswirkungen im weiteren Verfahren noch näher zu betrachtenden Stadtbahnausbaukonzeptes mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 260 Mio. € (netto).

Die am Ende dieser 2. Bearbeitungsstufe nicht mehr weiterverfolgten Korridore und die nicht mehr weiterverfolgten Korridore der 1. Bearbeitungsstufe, für die eine Trassenfreihaltung empfohlen wurde, werden für spätere Entwicklungen freigehalten. Eine bauleitplanerische Sicherung erfolgt jedoch nicht. Wenn zukünftig eine dieser Trassen bzw. Trassenteile anderweitig genutzt werden sollen, wird eine gesonderte Prüfung erfolgen.

Verknüpfung mit dem regionalen Netz

Im öffentlichen Verkehr stellen Regionalbahnen und Regiobusse die Verbindungen innerhalb der Region und die Anbindung an den Fernverkehr dar. Die Bahnhöfe der großen Städte sind die Knotenpunkte zwischen Schienenfernverkehr, Fernbussen, Regionalbahnen und Regiobussen. In der Region Braunschweig gilt das vor allem für den Hauptbahnhof Braunschweig. Innerhalb der großen Städte können Regionalbahnen und Regiobusse die Verbindungsaufgaben aber nicht allein bewältigen, dafür ist die Zahl ihrer Haltestellen viel zu gering. Die erste oder die letzte Etappe von regionalen oder überregionalen Wegen der Großstadtbewohner werden daher in der Regel mit dem innerstädtischen ÖPNV zurückgelegt. In Braunschweig mit einer Viertelmillion Einwohner bildet das Stadtbahnnetz das Rückgrat des innerstädtischen ÖPNV sowie für den Zugang zum regionalen und überregionalen öffentlichen Verkehr. Nunmehr soll es an die erfolgten Entwicklungen der Stadt sowie an die aktuellen Entwicklungsplanungen angepasst werden. Das Stadtbahnausbaukonzept wurde in kontinuierlicher Abstimmung mit dem Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) erarbeitet. Dadurch ist die Verknüpfung mit dem überörtlichen Verkehr in Region und Land sichergestellt.

Die nächsten Schritte zum Abschluss des Stadtbahnausbaukonzeptes:

- Erstellung des Abschlussberichts
- Information der Öffentlichkeit über die Ergebnisse der zweiten Bearbeitungsstufe und die weitere Vorgehensweise (Internetseite der Stadt, Flyer, Pressemitteilung).

Wirtschaftlichkeit und Förderung:

Die Baumaßnahmen in den letzten Jahrzehnten wurden mit Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bzw. einer Nachfolgeregelung und z.T. auch durch ergänzende Mittel des Landes bezuschusst. Ob die Voraussetzungen für eine Bezuschussung vorliegen, muss in einem formalisierten Verfahren gegenüber dem Land nachgewiesen werden („Standardisierte Bewertung“ und „Folgekostenrechnung“). Die Folgekostenrechnung betrachtet die dauerhaften betriebswirtschaftlichen Folgen für den Antragsteller, die sich aus Landessicht positiv, allenfalls neutral darstellen sollten. Die Zuschusshöhe beträgt im Regelfall 75 % der bezuschussungsfähigen Kosten.

Es ist daher geboten eine Realisierung von Stadtbahnausbaumaßnahmen an die Gewährung von Zuschussmitteln und damit an die Einhaltung der Förderbedingungen zu knüpfen. Daher wird vorgeschlagen, in 2015 für das Stadtbahnausbaukonzept eine Bewertung nach der Methodik der Standardisierten Bewertung durchzuführen, um unter wirtschaftlichen Aspekten eine abschließende Reihenfolge der Teilprojekte zu ermitteln und für die betrachteten Korridore die jeweils wirtschaftlichste Trasse festzulegen.

Nach dem Beschluss über das Stadtbahnausbaukonzept sollen die erforderlichen Finanzmittel von geschätzt 175 T€ als zwingende Ansatzveränderung haushaltsneutral im Teilhaushalt des FB 66 in den städtischen Haushalt eingebracht werden.

Eine Gesamtbetrachtung aller Korridore des Stadtbahnausbaukonzeptes lässt aufgrund der Wechselwirkungen bessere Werte erwarten als die Einzelbewertungen. Bei Bedarf sollen auch mehrere Varianten innerhalb der einzelnen Korridore oder eine Kürzung von Teilstrecken in die Überlegungen einbezogen werden.

Ziel dieser Untersuchungen ist es, aus den Planfällen des Stadtbahnausbaukonzeptes ein nach den Kriterien der Standardisierten Bewertung förderfähiges und in den Folgekosten beherrschbares zusammenhängendes Erweiterungsnetz abzuleiten.

Zur Finanzierung der späteren Stadtbahnprojekte ist die Verwaltung mit dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr im Gespräch, um die Realisierung der Stadtbahnprojekte mit Hilfe von Fördermitteln zu ermöglichen.

Die Ergebnisse der standardisierten Bewertung und sich daraus ergebende Fördermöglichkeiten werden den Ratsgremien vorgestellt. Jedes einzelne Projekt wird vor Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens den Ratsgremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

I. V.

gez.

Leuer

Anlage:

Präsentation des Stadtbahnausbaukonzeptes