



Stadt.Bahn.Plus. Volkmarode-Nord

Bringt Braunschweig weiter!

Ihre Anregungen zu Stadt.Bahn.Plus.

Fragen und Statements aus dem 1. Bürgerworkshop Volkmarode-Nord

Allgemeine Themen, Fahrpreise, Tarifstruktur und regionale Busverbindungen

Frage:

- Familienticket fehlt in Braunschweig
- Fahrpreisverringerung
- Fahrrad im ÖPNV
- Bus <-> Weddel <-> HBF ist teurer als mit Stadtbahn (-> in Stadttarif aufnehmen)

Antwort: Der Fahrkartentarif in der Region Braunschweig wird durch den Verkehrsverbund Region Braunschweig (VRB) bestimmt. Darunter fallen neben der Festlegung der Tarifzonen und Zuordnung der Preisstufen auch die Fahrkartenpreise und Fahrkartenangebote, aber auch Regelungen zur Fahrradmitnahme. Die Verkehrs-GmbH setzt sich im VRB dafür ein, konzeptionell preisgünstigere Übergänge zwischen der Tarifzone 40 (Stadtgebiet Braunschweig) und dem direkten Umland, beispielsweise zwischen Volkmarode und Weddel einzuführen und schlägt vor, dies in einem Gutachten für eine Tarifmaßnahme zu 2020 zu betrachten. In diesem Gutachten soll auch das Fahrkartenangebot überprüft werden. Die Fahrradmitnahme ist in den Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen im VRB möglich, der Fahrgast kann zur Mitnahme eine verbundweit gültige Fahrradtageskarte zum Preis von 2,30 € erwerben. Inhaber der Plus-Monats- oder Plus-Abokarte können ihr Rad abends ab 19 Uhr und am Wochenende sowie an Feiertagen kostenfrei mitnehmen. Die Fahrradmitnahme im VRB generell attraktiver zu gestalten, ist ein Spannungsfeld zwischen den Fahrgastinteressen. Die Mitnahmekapazitäten werden im Wesentlichen durch die Fahrzeuggröße und die Innenraumgestaltungen (Verhältnis Sitzplätze und Aufstellflächen) bestimmt. Hierbei muss immer ein Kompromiss zwischen den Anforderungen, einerseits möglichst viele Sitzplätze und andererseits viel Aufstellfläche für Rollstuhlfahrer, Rollatoren, Kinderwagen oder Fahrräder vorzuhalten, geschaffen werden. Die Verkehrs-GmbH hat bereits die Aufstellflächen in ihren Bussen vergrößern lassen. Weitere Angebote zur Fahrradmitnahme wie Anhänger oder Heckträger lassen sich jedoch aus Sicht des Unternehmens besonders im Stadtverkehr nicht umsetzen.

Frage: Wann gibt es endlich eine vernünftige Busverbindung zwischen Lehre und Braunschweig (sonntags)?

Antwort: Lehre wird mit Braunschweig über die Buslinie 230 der Wolfsburger Verkehrsgesellschaft (WVG) angebunden. Eine Taktverdichtung müsste über den Regionalverband Großraum Braunschweig beauftragt werden, der für die Bestellung von Busleistungen im Regionalverkehr zuständig ist.

Bedarf und Fahrgastaufkommen

Frage:

- Wie sehen die aktuellen Fahrgastzahlen der Busse in Volkmarode aus? Wie viele Leute würden von Bus in die Stadtbahn umsteigen?
- Das Nutzungsverhalten wird sich vermutlich nicht erhöhen durch den Ausbau in Volkmarode (Busse sind zurzeit schon nicht stark nachgefragt und zum Großteil leer!).
- Die Auslastung der Busse in Volkmarode ist nur zu den Stoßzeiten besonders hoch. Ist die Wirtschaftlichkeit einer Stadtbahn überhaupt gegeben?
- Steigerung der Fahrgastzahlen ist durch Stadtbahn nicht zu erwarten.
- Taktung 15 Minuten zu viel für Volkmarode Nord, Nachfrage prüfen

Antwort: Für das Projekt Volkmarode Nord ist das Ergebnis der Voruntersuchung nach Methodik der Standardisierten Bewertung, dass täglich etwa 650 zusätzliche Personenfahrten mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden.

Insbesondere in Volkmarode selbst wird das ÖPNV-Angebot mit der direkten Erschließung durch die Stadtbahn deutlich attraktiver, da der Umstieg vom Bus auf die Stadtbahn am Moorhüttenweg entfällt. Die Bestandsnutzer profitieren von einer kürzeren Reisezeit.

Frage: Warum wird keine Bürgerbefragung für die Trassen in Volkmarode gemacht. Ein Großteil Einwohner pendelt nach Wolfsburg, ein steigendes Nutzungsverhalten scheint nicht zu erwarten.

Antwort: Wie im Vorangehenden erläutert, wird der volkswirtschaftliche Nutzen von Stadtbahntrassen nach dem bundesweit einheitlichen Verfahren der Standardisierten Bewertung berechnet. Im Rahmen des Verfahrens sind die Ist-Verkehrsbeziehungen auf Basis einer Verkehrsmodellberechnung gutachterlich zu berechnen, eine Bürgerbefragung ist dabei als Evaluationsmethode nicht vorgesehen.

Frage: Untersuchung des heutigen Nutzungsverhalten nicht transparent nachvollziehbar, Bitte um Veröffentlichung der Standi

Antwort: Die Standardisierte Bewertung umfasst eine Vielzahl von Eingangsparametern. Sämtliche Eingangsparameter werden mit den Fördermittelgeber detailliert abgestimmt und durch diese geprüft. Im Verkehrsmodell wurde eine Einwohnerzahl von 265.900 Einwohnern zum Prognosehorizont 2030 zugrunde gelegt. Diese Zahl geht auf das Bezugsjahr 2012 und die ab 2012 prognostizierte Wohnbaulandentwicklung zurück. In den geplanten Gewerbegebieten wird von Arbeitsplätzen für rund 17.000 Beschäftigte ausgegangen. Diese gehen zu deutlich mehr als der Hälfte auf Verlagerungen aus bestehenden Gebieten zurück. In Summe ergibt sich dadurch ein Zuwachs von 4 % bezogen auf die Gesamtzahl der Beschäftigten in Braunschweig. Einen umfassenden Bericht mit den Ergebnissen aus der Voruntersuchung ist nicht verfügbar. Die Erstellung eines solchen Berichts wird nicht erfolgen, da sich die Ergebnisse im weiteren Bearbeitungsprozess noch ändern werden. Es fließen die Ergebnisse aus den Bürgerworkshops in die laufenden Abstimmungen mit den Fördermittelgebern ein. Im Zuge der weiteren Detailplanung wird auch ein Nutzen-Kosten-Faktor ermittelt, der maßgeblich für die Förderfähigkeit sein wird.

Frage:

- Viele VW-Mitarbeiter wohnen hier -> wenige Umsteiger auf Bahn erwartet
- Bewohner Volkmarodes zum Großteil auf PKW und in Richtung WOB fixiert -> brauchen Bahn nicht
- Viele Bewohner des Neubaugebiets Volkmarode arbeiten in WOB -> fahren nicht täglich in Braunschweiger Innenstadt

Antwort: 16% der erwerbstätigen Volkmaroder arbeiten bei VW in Wolfsburg. Diese Zahlen aus dem Verkehrsmodell Braunschweig wurden und werden auch künftigen Standardisierten Bewertungen zugrunde gelegt.

Frage: Wird das Verkehrsaufkommen durch Schülerinnen und Schüler sowie Personal der Integrierten Gesamtschule Volkmarode in der Berechnung berücksichtigt? Ist es zudem möglich die Haltestelle des Konzepts von 2016 näher an die Schule zu rücken?

Antwort: Auch die Arbeitsplätze an den Schulen und die Entwicklung der Schülerzahlen gehen in die Bewertung mit ein.

Alternativen zum vorgeschlagenen Stadtbahnausbau

Frage:

- Kein Stadtbahnausbau/Buslinien ausbauen statt Stadtbahn (flexibler)
- Kein Stadtbahnausbau/Wendeschleife Moorhüttenweg ausbauen
- besser Buslinien ausbauen
- Omnibus statt Straßenbahn
- Flexible Buslinien prüfen, statt feste Trasse (Bahnschienen = unflexibel)
- Sehr gute Busanbindung! Busse fahren (ohne umzusteigen) direkt in die Stadt (Ohne-Fall)

Antwort: Für das Teilprojekt Volkmarode hat eine Voruntersuchung ergeben, dass ein Stadtbahnausbau einen volkswirtschaftlichen Nutzen generieren kann. Daher hat der Rat der Stadt Braunschweig die Verwaltung und die Verkehrs-GmbH beauftragt, den Stadtbahnausbau auch für das Teilprojekt Volkmarode-Nord weiter zu planen und die Förderfähigkeit zu ermitteln.

Frage:

- Nutzen-Kosten-Verhältnis ermitteln für: »Ende an Haltestelle Hordorfer Straße« und »7,5-Minuten-Takt mit Entfall der Wendeschleife Giesmarode« (entspricht in etwa »Ohne-Fall« aus Veranstaltung Stadthalle Januar 2017)

Antwort: Das Ergebnis der Voruntersuchung vergleicht diese beiden Szenarien miteinander. Der Fall mit der beschriebenen Wendeschleife in Höhe Moorhüttenweg/Hordorfer Straße wird mit dem Fall der Zwischenwendeschleife an der Querumer Straße verglichen. Aufgrund der schlechteren Kundenanbindung Volkmarodes durch die Tram und der nicht möglichen Einsparung an Verkehrsleistung ergibt sich jedoch ein geringerer Nutzen, als bei Realisierung der Anbindung Volkmarode Nord inkl. der Wendeschleife Giesmarode.

Frage: Falls keine Straßenbahnverlängerung: Bus über Hordorfer Straße zu IGS

Antwort: Die Anregung wird aufgenommen und geprüft.

Frage:

- Buslinie 230 wird genutzt und soll bleiben
- Wolfsburger Bus 230 wird genutzt, Bahn braucht Volkmarode nicht, besser Buslinien ausbauen
- Buslinie 230 soll nicht eingestellt werden, sondern zum HBF fahren (ggf. über IGS)
- Bus 230 von/nach Wolfsburg in der Standardisierten Bewertung berücksichtigen

Antwort: Mittelfristig wird die Verbindung der Regionalbuslinie 230 aufgrund des Ausbaus der Weddeler Schleife in ihrer Bedeutung herabgestuft werden. Ziel des Regionalverbandes ist es, die Fahrgäste auf die dann attraktive Bahnverbindung zwischen Braunschweig und Wolfsburg zu lenken. Aus der Innenstadt und dem östlichen Ringgebiet sind Fahrgäste bereits heute mit der Bahn mit kürzerer Fahrzeit am Wolfsburger HBF oder Innenstadt. Mit der Aufwertung des Bahnhofs Weddel in den kommenden Jahren werden Fahrgäste dort in die Bahn umsteigen können. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Buslinie 230 langfristig nicht die heutige Direktverbindung in die Braunschweiger Innenstadt beibehält, sondern die Fahrgäste an die Stadtbahn übergibt.