

In der Veranstaltung am 30.06.2021 wurden weitere Fragen durch die Teilnehmer gestellt. Diese am höchsten bewerteten Fragen wurden direkt und live durch Herrn Albrecht Curland (Gesamtprojektleiter) beantwortet und können im Live-Mitschnitt unter <http://www.stadt-bahn-plus.de/gesamtprojekt> nachgehört werden.

Die Fragen im Überblick

- 1) Lohnt sich der ganze Aufwand für den Campus-Bereich für die winzige Außenstelle der Uni am Bienroder Weg überhaupt?
- 2) Sind bei der Campusbahn (ohne Brücke) auch zwei Linien im nördlichen Ringgebiet vorgesehen?
- 3) Die Hauptverkehrslast in Querum liegt auf der Bevenroder Straße (Nord-Süd-Richtung), die geplante Campusbahn verläuft in Ost-West-Richtung. Leider wird kein P&R angeboten, warum?
- 4) Wer zahlt eigentlich diese ganzen Untersuchungen von Brückentrassen, die niemand will?
- 5) Warum stellt man die gewünschte West-Ost-Verbindung nicht durch eine Busverbindung über Pepperstiege und Ottenroder Straße her?
- 6) Wann kann der Fahrbetrieb aufgenommen werden?
- 7) Wie wird Querum durch Wegfall der Stadtbahn-Anbindung denn dann zukünftig sinnvoll mit dem ÖPNV erschlossen? (ab etwa 2025)
- 8) Welche Zielgruppe in Querum soll die Campusbahn Richtung Hamburger Straße nutzen?
- 9) Bekommt Herr Curland jetzt die 'Goldene Straßenbahn'? Verdient hätte er es...
- 10) Wann könnte die Trasse Querumer Straße fertig sein?
- 11) Warum wurde die Nutzung des DB-Bahnkörpers ab Ottenroder Str. und Einfahrt in den Eichhahnweg oder Essener Str. nicht weiterverfolgt?
- 12) Bei der B-Variante ist eine Wendeschleife zu sehen. Sie befindet sich an der Stelle eines Forschungsneubaus der FhG. Wird die Fläche für eine Wendeschleife noch reichen?
- 13) Wie teuer ist eine mögliche Anbindung zum Heidberg?
- 14) Wie will man - nur mit einem Straßenbahnangebot - die Autofahrenden freiwillig in die Straßenbahn bekommen, ohne Autofahren an sich unattraktiv zu machen (z.B. Tempolimit, City-Maut, ...)?
- 15) Kann Fördergeld die Realität von: Klimakrise, fortschreitende Bodenversiegelung, abnehmender Biodiversität, ändern und wieso darf so etwas 2021 finanziell gefördert u. als Alternative in Betracht kommen?
- 16) Stimmt es, dass die Linie 416 (trotz Campusbahn) weiter zum/über Rathaus fahren wird?
- 17) Wird eine neue Untersuchung aufgrund Homeoffice-Möglichkeiten stattfinden?
- 18) Autofahrenden freiwillig in die Straßenbahn bekommen, ohne Autofahren an sich unattraktiv zu machen (z.B. Tempolimit, City-Maut, ...)?
- 19) Wo können die NKI eingesehen werden?
- 20) Wie sieht es mit der Variante über das Siegfried-Viertel aus?
- 21) Welche der A-Varianten war die bevorzugte? A-2 wurde bisher kaum diskutiert.
- 22) Ist es bei nicht-umsetzbarem gesetzl. Schutz UND vor Ort nicht existierenden Ausgleichsflächen - nicht zwangsläufig, dass Brückentrassen durch Auegebiete zu irreparabler Natur- u. Umweltzerstörung beitragen?
- 23) Ist eine Technologie aus dem letzten Jahrtausend der Anspruch der Technologie- und Wissenschaftsstadt Braunschweigs? Wären E-Busse nicht sinnvoller da auch nicht schienengebunden und somit individuell?
- 24) Könnten Sie die ungefähren Kosten für die drei Brückenvarianten nennen?
- 25) Herr Curland hat im Rahmen der Vorstellung der Folie 44 erwähnt, dass man bei einer Trasse über die Querumer Straße (C-Varianten) nochmal über die Wendeschleife in Gliesmarode hätte nachdenken müssen.

- 26) Auf Folie 50 hat Herr Curland ausgeführt, dass der Entwurf der unterschiedlichen Brückenvarianten beauftragt wurde, um die ungefähren Kosten der unterschiedlichen Brückenvarianten abzuschätzen. Könnte
- 27) Gibt es Einschränkungen für Fahrradfahrer und Fußgänger. Ist deren Sicherheit gewährleistet?
- 28) Unter welchen Bedingungen würden die A-Varianten erneut betrachtet?
- 29) Wie wird verhindert, dass man sich von Neuplanung zu Neuplanung und von NKI zu NKI weiter in Untersuchungen verliert und so nie zu einer baureifen Verbesserung kommt?
- 30) Gibt es Überlegungen eine U-Bahn zu bauen anstatt des Straßenbahn-Ausbaus?
- 31) Gefahr, dass die „Falschen“ die Tram nutzen: Bitte nicht Fahrradfahrer und Fußgänger einschränken!
- 32) Wird auch „mobiles Studieren“ bei der Bewertung der Campusbahn berücksichtigt (Studium per HomeOffice)?
- 33) Wäre es unter Berücksichtigung der neuen Erkenntnisse nicht sinnvoll nochmal darüber nachzudenken und die Wendeschleife nicht bauen zu müssen.
- 34) Ist der Ratsauftrag "Anbindung NUR durch Fördermittel nach Standardisierter Bewertung, $NKI > 1$ " noch zeitgemäß und sinnvoll, verhindert dies nicht andere Umwelt schonenderen Möglichkeiten?

Fragen und Antworten

1) Lohnt sich der ganze Aufwand für den Campus-Bereich für die winzige Außenstelle der Uni am Bienroder Weg überhaupt?

Das Stadtbahnausbauprojekt für Braunschweig wurde über mehrere Jahre entwickelt. Im Rahmen des Stadtbahnausbauprojektes wird immer die gesamte Stadt Braunschweig betrachtet. Hierbei ist ein wichtiger Bestandteil die Berechnung des Nutzen-Kosten-Indikators (NKI) im Rahmen der Standardisierten Bewertung. Bei diesem bundesweit einheitlichem Berechnungsverfahren werden die volkswirtschaftlichen Gesamtnutzen einer Maßnahme den entsprechenden Kosten gegenübergestellt. Sofern dieser Gesamtnutzen die Kosten übersteigt ($NKI > 1$) wird ein Vorhaben vom Fördermittelgeber als volkswirtschaftlich sinnvoll und damit als förderungswürdig erachtet. Für das Teilprojekt Heidberg/Salzdahlumer Straße-Campusbahn sollen diese Untersuchungen und Berechnungen nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung weiter fortgesetzt werden. Bisher deuten viele Indikatoren auf eine volkswirtschaftliche Vorteilhaftigkeit und damit auf eine Förderwürdigkeit der Maßnahme hin. Weitere Untersuchungen folgen und werden zu einem späteren Zeitpunkt kommuniziert.

Derzeit gehen wir davon aus, dass sich ein solches Szenario für das Teilprojekt Heidberg/Salzdahlumer Straße-Campusbahn ergeben wird. Somit kann davon ausgegangen werden, dass ein Vorhaben, welches auch den Campus-Bereich am Bienroder Weg erschließen würde, im oben genannten Sinne lohnend wäre.

2) Sind bei der Campusbahn (ohne Brücke) auch zwei Linien im nördlichen Ringgebiet vorgesehen?

Ja, für die weiteren Untersuchungen zum Teilprojekt Heidberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn ohne Querum bildet ein Linienkonzept mit zwei Stadtbahnlinien im Bereich der Neuen Nordstadt und des nördlichen Ringgebiets die Grundlage.

3) Die Hauptverkehrslast in Querum liegt auf der Bevenroder Straße (Nord-Süd-Richtung), die geplante Campusbahn verläuft in Ost-West-Richtung. Leider wird kein P&R angeboten, warum?

Die Nord-Süd-Ausrichtung der Bevenroder Straße ist historisch gewachsen. Die Campusbahn/Querum in Ost-West-Richtung würde eine neue ÖPNV-Verbindung schaffen, die es so heute nicht gibt. Aktuell wird der Ansatz zur Ost- West-Erschließung Querums im Rahmen der weiteren Untersuchungen nicht weiterbearbeitet. Der Projektteil Campusbahn (bis Bereich Campus Ost) befindet sich weiterhin in der Machbarkeitsuntersuchung. Eine Aussage zu P+R-Anlagen in Querum und deren Sinnhaftigkeit an

möglichen Standorten ist derzeit nicht Bestandteil dieser Untersuchungen. Ob und an welcher Stelle ggf. eine P+R-Anlage konzeptionell vorgesehen werden sollte, kann erst im Verlauf der Untersuchungen zur Anbindung Querums beantwortet werden.

4) Wer zahlt eigentlich diese ganzen Untersuchungen von Brückentrassen, die niemand will?

Das Stadtbahnausbaukonzept wurde u.a. aus Anregungen der Bürgerinnen und Bürger über mehrere Jahre entwickelt. Der Rat der Stadt Braunschweig hat den Auftrag erteilt, dieses Konzept umzusetzen. Bestandteil des Auftrages ist die Durchführung einer intensiven Bürgerbeteiligung. Jedes Teilprojekt bzw. jeder Projektteil startet nach der Konzeptphase mit einer Machbarkeitsuntersuchung zu dem beschlossenen Untersuchungskorridor. Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchungen werden eine Vielzahl von Trassenverläufen unter anderem auf Grundlage der Vorschläge von Bürgerinnen und Bürgern untersucht. Die hierfür entstehenden Kosten werden von der Stadt Braunschweig und der BSVG entsprechend einer Vereinbarung zur Kostenteilung gemeinsam getragen.

5) Warum stellt man die gewünschte West-Ost-Verbindung nicht durch eine Busverbindung über Pepperstieg und Ottenroder Straße her?

Der unbeschränkte Bahnübergang zwischen Ottenroder Straße und Pepperstieg ist derzeit nur für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer nutzbar. Die Schaffung der vorgeschlagenen Busverbindung würde in der Konsequenz zum Neubau des Bahnüberganges führen. Da nach den gültigen gesetzlichen Grundlagen (EBO, § 12) der Neubau von höhengleichen Kreuzungen von Eisenbahnen mit einer Straße nicht (mehr) zulässig ist, müsste auch für eine Busverbindung eine Brücke im Landschaftsschutzgebiet errichtet werden, da im Bereich Übergang Pepperstieg zur Ottenroder Straße kein gesicherter Bahnübergang vorhanden ist. Daneben würde die vorgeschlagene Busverbindung zu Umstiegen zwischen Stadtbahn und Bus führen, was die Gesamtattraktivität sicherlich verringern würde.

6) Wann kann der Fahrbetrieb aufgenommen?

Das Teilprojekt Heidberg/Salzdahlumer Straße-Campusbahn befindet sich derzeit in der Machbarkeitsuntersuchung. Erst danach beginnen auf Grundlage eines Beschlusses des Rates der Stadt Braunschweig die konkreten Planungen zu den Anlagen. Zu Projektbeginn wurde als ein möglicher Zeithorizont zur Inbetriebnahme das Jahr 2027 ermittelt. Die Belastbarkeit dieses Horizontes wird derzeit überprüft. Eine aktualisierte Abschätzung ist nach Ende der Machbarkeitsuntersuchung möglich. Wir werden Sie über den weiteren Projektfortschritt in weiteren Veranstaltungen informieren.

7) Wie wird Querum durch Wegfall der Stadtbahnanbindung denn dann zukünftig sinnvoll mit dem ÖPNV erschlossen? (ab etwa 2025)

Eine Anbindung Querums an den ÖPNV bleibt auch zukünftig in Form von Buslinien gewährleistet. Nach Abschluss der verkehrlichen und infrastrukturellen Voruntersuchungen im Teilprojektes Heidberg/Salzdahlumer Straße-Campusbahn (bis TU-Campus Ost) sind entsprechende Untersuchungen zur Integration einer Stadtbahnstrecke in die Querumer Straße und Bevenroder Straße zur Stadtbahnanbindung Querums vorgesehen. Zu den Ergebnissen der Untersuchungen wird in zukünftigen Veranstaltungen informiert.

8) Welche Zielgruppe in Querum soll die Campusbahn Richtung Hamburger Straße nutzen?

Generell wird der Verkehrsträger Stadtbahn nicht für eine bestimmte Zielgruppe gebaut. Betrachtet wird in den Untersuchungen und Berechnungen immer die gesamte Stadt Braunschweig und die Einbettung in die Region. Von daher ist je nach individuellen Präferenzen, wie Wegebeziehungen, Qualitätsanforderungen, finanziellen Mitteln, etc. eine Anbindung mit einer Stadtbahn ein attraktives Verkehrsangebot für alle Bürgerinnen und Bürger. Die bisherigen Untersuchungen haben hierbei gezeigt, dass der genannte Streckenabschnitt von unterschiedlichen Nutzergruppen in relevantem Umfang für sehr unterschiedliche

Wegezüge und zur Herstellung unterschiedlichster Wegebeziehungen genutzt werden würde. Eine präzise Darstellung einzelner Nutzergruppen ist mit den verwendeten Instrumenten nicht möglich und aus Sicht des Vorhabensträgers und der Fördermittelgeber auch nicht notwendig.

9) Bekommt Herr Curland jetzt die 'Goldene Straßenbahn'? Verdient hätte er es...

Nein, da es diese Auszeichnung in Braunschweig bisher noch nicht gibt. Im Übrigen ist die erfolgreiche Umsetzung eines Vorhabens dieser Größe eine Teamleistung einer Vielzahl von beteiligten Akteuren.

10) Wann könnte die Trasse Querumer Straße fertig sein?

Nach Abschluss der verkehrlichen und infrastrukturellen Voruntersuchungen im Teilprojektes Heidberg/Salzdahlumer Straße-Campusbahn (bis TU-Campus Ost) starten Untersuchungen zur Integration einer Stadtbahnstrecke in die Querumer Straße und Bevenroder Straße zur Stadtbahnbindung Querums. Erst bei positivem Ergebnis dieser Untersuchungen zur Stadtbahnbindung Querums über die Querumer Straße könnten weitere konkrete Anlagen-Planungen auf Grundlage eines Beschlusses des Rates der Stadt Braunschweig beginnen. Zu einem Fertigstellungstermin ist unter diesen Rahmenbedingungen noch keine verlässliche Aussage zu treffen. In jedem Fall ist aber von einem Zeitraum deutlich größer 5 Jahre ab heute auszugehen! Über den Fortgang der zukünftigen Untersuchungen und deren Ergebnisse wird in weiteren Veranstaltungen informiert.

11) Warum wurde die Nutzung des DB-Bahnkörpers ab Ottenroder Str. und Einfahrt in den Eichhahnweg oder Essener Str. nicht weiterverfolgt?

Die Einschleifung der Stadtbahn in die DB-Anlage und deren kurzzeitige Mitbenutzung wurde geprüft. Für die Mitnutzung der DB-Strecke müssten die Stadtbahnfahrzeuge eisenbahntauglich aufgerüstet werden, da sie mit der Sicherungstechnik der Eisenbahnstrecke kommunizieren müssten. Dieses ist mit unverhältnismäßig hohem technischem Aufwand bei den Fahrzeugen und zusätzlichen Ausbildungen beim Personal für einen sehr kurzen Streckenabschnitt verbunden.

Zudem sind die Fahrplankontakte der Eisenbahn (die künftig weiter verdichtet werden sollen) taktbestimmend für den Stadtbahnfahrplan, was bedeutet, dass Stadtbahnen immer dem Eisenbahnverkehr Vorrang geben müssen. Dieses führt zu Störanfälligkeit und Unzuverlässigkeit des Stadtbahnbetriebs. In der Gesamtschau der erwarteten unverhältnismäßig hohen Kosten (u. a. für die notwendige Nachrüstung der Stadtbahnen mit EBO-Betriebstechnik) und der großen betrieblichen Nachteile wurde diese Variante verworfen. Darüberhinaus sind die Platzverhältnisse über den Pepperstieg zur Essener Straße so beengt, dass auch Eingriffe in Privatgrund mit Gebäudeabbrüchen erforderlich werden würden. Der Eichhahnweg ist aus Platzgründen ebenfalls nicht geeignet eine Stadtbahntrasse aufzunehmen.

12) Bei der B-Variante ist eine Wendeschleife zu sehen. Sie befindet sich an der Stelle eines Forschungsneubaus der FhG. Wird die Fläche für eine Wendeschleife noch reichen?

Es wurden Abstimmungsgespräche mit der TU BS bezüglich deren Erweiterungen und unseren Planungsüberlegungen durchgeführt. Im anstehenden weiteren Untersuchungsprozess werden die verfügbaren Flächen konkreter betrachtet.

Nach bisherigem Kenntnisstand ist die geplante Wendeschleife nördlich des Neubaus des Fraunhofer-Instituts für Holzforschung vorgesehen. Die genaue Lage der Wendeschleife wird in der zukünftigen Untersuchung und Planung konkretisiert.

13) Wie teuer ist eine mögliche Anbindung zum Heidberg?

Gemäß Steckbrief aus dem Beschluss des Rates der Stadt Braunschweig aus dem Jahr 2017 wurde von Baukosten in Höhe von 39 Mio. EUR ausgegangen.

Im Rahmenantrag ist eine Gesamtsumme für das Teilprojekt Heidberg/Salzdahlumer Straße-Campusbahn/Querum von 101,3 Mio. EUR angegeben. Ebenfalls mit Preisstand 2017 und mit dem Hinweis

Alle Angaben zum TP 3 und 4 stehen unter dem grundlegenden Vorbehalt der Festlegung zu einer Vorzugstrasse nach Abschluss der laufenden Voruntersuchung/Machbarkeitsstudie. Eine aktuelle Kostenschätzung liegt derzeit nicht vor, aber wird zum Ende der Machbarkeitsstudie des Teilprojektes erstellt werden.

14) Wie will man - nur mit einem Straßenbahnangebot - die Autofahrenden freiwillig in die Straßenbahn bekommen, ohne Autofahren an sich unattraktiv zu machen (z.B. Tempolimmit, City-Maut, ...)?

Die Frage wie man Autofahrer dazu bewegen möchte, das Verkehrsmittel zu wechseln und in die Stadtbahn oder den ÖPNV allgemein umzusteigen ist sicher eine zentrale verkehrsplanerische Frage. Die Stadtbahnplanung hat jedoch zunächst das Ziel, ein gutes Angebot zu schaffen, welches prognostiziert für den Verkehr und die Verkehrsnachfrage im Jahr 2030 mindestens so gut genutzt wird, um die aufzuwendenden Kosten zu kompensieren. Ob und durch welche zusätzlichen ggf. auch restriktiven Maßnahmen, die Stadtbahn evtl. noch stärker genutzt werden wird als derzeit prognostiziert, ist derzeit noch unbekannt und keine Planungsgrundlage.

Die Gesamtheit der geplanten zukünftigen Mobilitätsangebote und ihre Entwicklung wird derzeit mit der Aufstellung des Mobilitätsentwicklungsplans für die Stadt Braunschweig fortgeschrieben und für die zukünftigen Bedarfe und Randbedingungen weiterentwickelt.

15) Kann Fördergeld die Realität von: Klimakrise, fortschreitende Bodenversiegelung, abnehmender Biodiversität, ändern und wieso darf so etwas 2021 finanziell gefördert u. als Alternative in Betracht kommen?

Die Förderschwerpunkte und die Richtlinien zur Förderung werden vom jeweiligen Fördermittelgeber (im Fall des Stadtbahnausbaus Bund und Land Niedersachsen) vorgegeben. Veränderungen und die Neufestlegungen von Fördertatbeständen obliegt hierbei den Fördermittelgebern und erfolgt in der Regel im Rahmen eines Gesetzgebungsverfahrens. Sie unterliegen der politischen Willensbildung der Parlamente und Parteien.

16) Stimmt es, dass die Linie 416 (trotz Campusbahn) weiter zum/über Rathaus fahren wird?

In ersten Überlegungen zum Liniennetz gab es auch den Ansatz, die Buslinie 416 langfristig eher zum Hauptbahnhof zu führen. Aufgrund von Nachfragen aus den betroffenen Stadtbezirksräten und im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde dieser Ansatz geändert. In dem der Campusbahn zugrunde gelegten Busliniennetz ist aktuell die Buslinie 416 unverändert, mit Linienführung zum/über Rathaus berücksichtigt.

17) Wird eine neue Untersuchung aufgrund Homeoffice Möglichkeiten stattfinden?

Die im Verkehrsmodell hinterlegten Strukturdaten sind mit den Fördermittelgebern abgestimmt. Inwieweit die für einige Bevölkerungs- und Berufsgruppen durch die Corona-Pandemie entstandenen veränderten Mobilitätsgewohnheiten auch langfristig nachhaltig sind, ist derzeit sicherlich nicht solide zu beantworten. Daher findet diese Thematik aktuell im verwendeten Verkehrsmodell bei den laufenden Untersuchungen keine Berücksichtigung. Sollten sich in diesem Bezug zukünftige Anpassungsbedarfe am Verkehrsmodell ergeben, wird deren Umsetzung mit den Fördermittelgebern abzustimmen sein.

18) Autofahrenden freiwillig in die Straßenbahn bekommen, ohne Autofahren an sich unattraktiv zu machen (z.B. Tempolimmit, City-Maut, ...)?

Siehe Frage 14

19) Wo können die NKI eingesehen werden?

Die Ergebnisse der Berechnungen zum Nutzen-Kosten-Indikator sind jeweils nur für abgeschlossene Verfahrensschritte einsehbar. So werden die Ergebnisse der durchgeführten Voruntersuchungen für den Grundsatzbeschluss aus dem Jahr 2017 als Zwischenstand veröffentlicht werden. Der finale NKI zum Teilprojekt Volkmarode kann erst nach Durchführung des Genehmigungsverfahrens festgestellt werden. Es wird jedoch für den Ratsbeschluss zur Entwurfsplanung eine Aussage zur erwarteten Höhe des Nutzen-Kosten-Faktors und somit eine Einschätzung zur Förderfähigkeit des Vorhabens geben.

20) Wie sieht es mit der Variante über das Siegfried-Viertel aus?

Der Rat der Stadt Braunschweig hat in seinem Grundsatzbeschluss 2017 die Stadtbahnausbaukonzept beschlossen, das nach und nach stufenweise umgesetzt werden soll. Vor Einreichung des Rahmenantrags wurde das Liniennetz noch einmal überprüft und an einigen Stellen überarbeitet. Danach ist beabsichtigt, die geplante Trasse der Campusbahn mit der Bestandsstrecke auf der Siegfriedstraße zu verknüpfen.

21) Welche der A-Varianten war die bevorzugte? A-2 wurde bisher kaum diskutiert.

Im Rahmen der bisherigen Machbarkeitsuntersuchung wurden alle Trassenvarianten hinsichtlich ihrer Machbarkeit überprüft. Ergänzend wurden Matrizen erstellt, die die A-Varianten, B-Varianten und C-Varianten untereinander vergleichen und bewerten. Innerhalb des Vergleichs/der Bewertung der A-Varianten belegt die Variante A-2 einen nachgeordneten Rang mit vergleichsweise geringer Punktzahl. Die Varianten A-1 und A-3 belegten die vorderen beiden Ränge. Die Matrizen sind öffentlich einsehbar. Allerdings ist es zur Auswahl einer favorisierten Variante bisher nicht gekommen. Seit Juni 2021 werden zunächst nur noch die B-Varianten detaillierter untersucht. Bei einem positiven Ergebnis dieser Untersuchung erfolgt anschließend die weitere Untersuchung der C-Varianten.

22) Ist es bei nicht-umsetzbarem gesetzl. Schutz UND vor Ort nicht existenten Ausgleichsflächen - nicht zwangsläufig, dass Brückentrassen durch Auegebiete zu irreparabler Natur- u. Umweltzerstörung beitragen?

Bei der Bewertung der Trassenvarianten werden die Belange der Umweltverträglichkeit geprüft und berücksichtigt. Sollte eine Variante die gesetzlichen Anforderungen an die Umweltverträglichkeit nicht erfüllen, kann dieses zum Ausschluss führen.

Ob ein Eingriff in einem Schutzgebiet ausgeglichen oder kompensiert werden kann, wird im Rahmen dieser Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht und bewertet. Daher kann bei einem Eingriff nicht per se auf eine Verschlechterung des Naturhaushalts als Ganzes geschlossen werden.

23) Ist eine Technologie aus dem letzten Jahrtausend der Anspruch der Technologie- und Wissenschaftsstadt Braunschweigs? Wären E-Busse nicht sinnvoller da auch nicht schienengebunden und somit individuell

Stadtbahnssysteme sind etablierte Systeme der Elektromobilität. Sie werden aufgrund Ihrer systembedingten Vorteile (u.a. hohe Fahrgästekapazitäten, relativ schnelle Verbindungen durch besondere Bahnkörper und eine hohe Energieeffizienz bei im Vergleich zu anderen schienengebundenen Verkehrsträgern geringen Kosten), die sie bei den passenden Anwendungsfällen generieren, welt- und bundesweit massiv ausgebaut und gefördert.

Ganz generell werden bei unseren Betrachtungen im Rahmen der Standardisierten Bewertung zum (volks-) wirtschaftlichen Nutzen einer Stadtbahntrasse auch immer gleichwertige (E-)Busnetze als Alternative herangezogen. So wird sichergestellt, dass nur dort der Verkehrsträger Stadtbahn von Bund und Land gefördert und somit für die Stadt Braunschweig finanziell umsetzbar wird, wo der Einsatz von Stadtbahnen im Vergleich zu Bussen insgesamt einen Mehrwert bietet.

24) Könnten Sie die ungefähren Kosten für die drei Brückenvarianten nennen?

Für eine notwendige Brücke wurden Baukosten (Preisstand 2018) von ca. 8 Mio. € (netto) als erste Abschätzung in Ansatz gebracht. Die Konstruktionsweise der Brücke spielt in der aktuellen Betrachtung im Zuge einer Machbarkeitsstudie (noch) eine untergeordnete Rolle.

25) Herr Curland hat im Rahmen der Vorstellung der Folie 44 erwähnt, dass man bei einer Trasse über die Querumer Straße (C-Varianten) nochmal über die Wendeschleife in Gliesmarode hätte nachdenken müssen.

Die Aussage ist korrekt, jedoch muss der jeweilige Kontext beachtet werden. Die Aussage bezieht sich auf den Zeitraum kurz nach den 2. Bürgerworkshop. 2019 wurde darüber nachgedacht, anstatt der Wendeschleife in Gliesmarode eine Trasse der C-Varianten nach Querum umzusetzen. Dieses Vorhaben konnte nicht weiterverfolgt werden, da bereits mit der Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecke nach Volkmarode-Nord eine wirtschaftlich sinnvolle Zwischenwendeschleife bestehen muss.

26) Auf Folie 50 hat Herr Curland ausgeführt, dass der Entwurf der unterschiedlichen Brückenvarianten beauftragt wurde, um die ungefähren Kosten der unterschiedlichen Brückenvarianten abzuschätzen. Könnte

Leider wurde die Frage nicht vollständig übermittelt und kann so nicht beantwortet werden.

27) Gibt es Einschränkungen für Fahrradfahrer und Fußgänger. Ist deren Sicherheit gewährleistet?

Grundsätzlich werden Belange von Fußgängern und Radfahrern bei allen Planungen gleichberechtigt berücksichtigt. Die Vorgaben der einschlägigen aktuellen Regelwerke bezüglich der Dimensionierung der Verkehrsanlagen und zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit sind maßgebend.

28) Unter welchen Bedingungen würden die A-Varianten erneut betrachtet?

Das weitere Vorgehen für die Planungen im Untersuchungsgebiet Campusbahn bzw. Querum wird durch einen Beschluss des Planungs- und Umweltausschusses vom 30.06.2021 vorgegeben. Darin ist ein gestuftes Vorgehen beschrieben, wobei die Einleitung einer neuen Stufe einen Beschluss des Planungs- und Umweltausschusses voraussetzt. Im ersten Schritt erfolgt der Abschluss der verkehrlichen und infrastrukturellen Voruntersuchungen für das Teilprojekt 3 (Heidelberg – Salzdahlumer Straße / Campusbahn bis TU-Campus Ost). Im 2. Schritt erfolgen die Untersuchungen für einen Stadtbahnanschluss Querums. Nur für den Fall, dass sich bei diesen Untersuchungen keine Förderfähigkeit herausstellen sollte, könnten die Untersuchungen für eine Brückenlösung wieder aufgenommen werden.

29) Wie wird verhindert, dass man sich von Neuplanung zu Neuplanung und von NKI zu NKI weiter in Untersuchungen verliert und so nie zu einer baureifen Verbesserung kommt?

Mit dem Stadtbahnausbauprojekt wurde ein umfangreiches Vorhaben zur zukunftsorientierten Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in Braunschweig politisch beschlossen. Die Umsetzung der einzelnen Projekte bringen mitunter komplexe Untersuchungen und Planungsaufgaben mit sich. Um die Finanzierbarkeit für die Stadt Braunschweig herzustellen, besteht parallel die Notwendigkeit für den Nachweis der Wirtschaftlichkeit ($NKI \geq 1$), um entsprechende Fördermittel zu erhalten. Von den vier geplanten Teilprojekten sind bereits zwei in einem weit fortgeschrittenen Planungsstadium. Vor Umsetzung sind jedoch gesetzliche Genehmigungsverfahren zu durchlaufen. Deren oft lange Dauer kann kritisiert werden. Das in Braunschweig gewählte Vorgehen mit intensiver Bürgerbeteiligung und Stufenkonzept bietet jedoch die Chance, eine große Akzeptanz und eine vergleichsweise schnelle Umsetzung herbeizuführen. Dies ist erklärtes Ziel im Projekt Stadt.Bahn.Plus.

30) Gibt es Überlegungen eine U-Bahn zu bauen anstatt des Straßenbahn-Ausbaus?

Nein, dem Projektteam sind ernsthafte Überlegungen dieser Art nicht bekannt.

31) Gefahr, dass die „Falschen“ die Tram nutzen: Bitte nicht Fahrradfahrer und Fußgänger einschränken!

Werden Stadtbahntrassen geplant, werden oftmals auch die parallel verlaufenden Verkehrsanlagen angepasst. Geh- und Radwege erhalten dann ggf. auch größere Querschnitte als im Bestand. In der Regel profitieren somit auch Radfahrende und zu Fuß Gehende von der Stadtbahnplanung. Bei der Beurteilung der verkehrlichen Qualität werden alle Verkehrsteilnehmer nach geltenden Maßstäben gleichberechtigt berücksichtigt.

32) Wird auch „mobiles Studieren“ bei der Bewertung der Campusbahn berücksichtigt (Studium per HomeOffice)?

Siehe hierzu Antwort 17: Die Antwort gilt auch für ggf. nachhaltig veränderte Verhaltensweisen einzelner Nutzergruppen (also in diesem Fall Studierende).

33) Wäre es unter Berücksichtigung der neuen Erkenntnisse nicht sinnvoll nochmal darüber nachzudenken und die Wendeschleife nicht bauen zu müssen.

Das Teilprojekt Volkmarode hat als baulichen und konzeptionellen Bestandteil eine Zwischenwendeanlage in Gliesmaorde. Der entsprechende Finanzierungsantrag und das hinterlegte Betriebskonzept berücksichtigen dies. Die Kosten-Nutzen-Untersuchungen basieren auf diesem Konzept. Der Wegfall der Wendeanlage würde ein nicht bedarfsgerechtes und damit auch unwirtschaftliches Angebot mit zwei Stadtbahnlinien bis nach Volkmarode Nord bedeuten. Eine Förderung durch Bund und Land ist nach aktuellen Erkenntnissen nur auf der abgestimmten Grundlage mit Wendeanlage möglich. In einem laufenden Förderverfahren das Konzept (und somit den Finanzierungsantrag) nachträglich zu ändern ist nach derzeitiger Kenntnis der Förderbedingungen nicht möglich. Wenn eine Maßnahme gefördert ist, sind die Zuwendungen über mehrere Jahre einer Zweckbindung unterworfen.

34) Ist der Ratsauftrag "Anbindung NUR durch Fördermittel nach Standardisierter Bewertung, NKI>1" noch zeitgemäß und sinnvoll, verhindert dies nicht andere Umwelt schonenderen Möglichkeiten?

Die Gewährung von Fördermitteln für Verkehrswegeinvestitionen macht eine gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung im Rahmen der Standardisierte Bewertung unvermeidlich. Die Förderrichtlinien werden durch den Fördermittelgeber vorgegeben. Ob sich diese zukünftig derart ändern, dass auch Vorhaben mit einem NKI < 1 gefördert werden, ist derzeit nicht absehbar.