

Braunschweig, 06. November 2012

**Stellungnahme
zur Standardisierten Bewertung Stadtbahnverlängerung Volkmarode Nord
Abschlussbericht vom 18. Oktober 2012**

Sehr geehrte Damen und Herren,

das braunschweiger forum e.V., Verein zur bürgernahen Stadtplanung, möchte mit diesem Schreiben einige Einwände zur Standardisierten Bewertung Stadtbahnverlängerung Volkmarode Nord einbringen. Wir begrüßen es, dass die Verwaltung ein solches Verfahren transparent für alle Bürgerinnen und Bürger macht und somit eine qualifizierte Diskussion und politische Entscheidungsfindung ermöglicht. Wir unterstützen sehr, wenn diese Vorgehensweise zukünftig selbstverständlich zum Planungsverfahren von Stadtbahnprojekten gehörte.

Wir gehen im Weiteren zuerst auf die von den Gutachtern getätigten Annahmen ein. Wir stellen anschließend unsere Annahmen und Anregungen vor und weisen daraus ableitend auf Veränderungen von Berechnungsgrundlagen der Standardisierten Bewertung hin. Eine Neuberechnung ist uns aufgrund fehlender Parameter nicht möglich.

Bewertung der Grundlagen

**zu 2 Grundlagen und Abbildung des Istzustands, Seite 4
zu 2.4.4 Nachweis der Kalibrierung im ÖV, Seite 17**

Die Gutachter schreiben: „Zur Kalibrierung der Verkehrsnachfrage im ÖV liegen geeignete Erhebungsergebnisse der Verkehrs-AG aus dem Jahr 2007 vor“.

Wir machen darauf aufmerksam, dass zu dieser Zeit ein grundsätzlich anderes Betriebskonzept als heute Grundlage des Linien- und Fahrplankonzeptes der Braunschweiger Verkehrs AG war. Dieses haben wir damals stark kritisiert. Das Liniennetz basierte auf sogenannten Twin-Lines. Die damalige Fahrehäufigkeit weicht vom heutigen Fahrplan ab. Zwei parallele Linien, mehrere Taktveränderungen im Verlauf des Tages (kein durchgängiger Takt montags bis freitags zwischen 6 Uhr und 18 Uhr) machten das Gesamtnetz unübersichtlich und in Teilen unattraktiv. Mit der Netzreform 2008 wurden viele Kritikpunkte beseitigt. Entsprechend zeigt Tabelle 2-7 (Seite 17) die Streckenbelastungen auf Grundlage des alten Betriebskonzeptes. Wir unterstellen, dass die Linien- und Fahrplanreform mit einer Zunahme der Fahrgastzahlen honoriert wurde und bitten darum, aktuelle Zahlen für die Fahrgastentwicklung auf dem Streckenast Innenstadt – Volkmarode aufzuzeigen. Wir gehen davon aus, dass diese Ergebnisse des Gutachtens beeinflussen.

Außerdem wurde der Verlauf der Linie 417 zur besseren Verkehrsanbindung des Neubaugebiets Volkmarode Nord angepasst. Daraus ergibt sich eine Fahrzeitverlängerung für die Fahrgäste in Dibbesdorf und Hondelage - die insbesondere in der subjektiven Wahrnehmung einen Umweg darstellt. Inwiefern hat diese Anpassung die Fahrgastzahlen auf Linie 417 verändert? Auch diese Veränderungen beeinflussen die Ergebnisse des Gutachtens.

zu 2.4 Verkehrsaufkommen in der Analyse, Seite 13ff

Die Gutachter schreiben: „Im Binnenverkehr des Untersuchungsgebiets, in dem der Binnenverkehr innerhalb der Stadt Braunschweig enthalten ist, liegt der ÖV-Anteil bei fast 19%. Unter Berücksichtigung des Quell- und Zielverkehrs sinkt der Anteil auf rund 14%.“

Ist eine differenzierte Aussage möglich, welcher Anteil von Quellverkehren aus Volkmarode mit Zielen entlang der heutigen Stadtbahnlinie M3 bedient werden können? Die Gutachter legen zugrunde, dass die Stadtbahnlinie M3 den Streckenabschnitt bedient. Ggf. sind andere Linienverknüpfungen aufgrund der Quell- und Zielverkehre innerhalb der Stadt Braunschweig sinnvoller – als Beispiel seien starke Quell-Zielverkehre zwischen der Weststadt und Stadion sowie Rühme genannt, die heute nicht direkt bedient werden. Sind solche Optionen in der Bewertung berücksichtigt worden, die ggf. zu einer Erhöhung des ÖV-Anteils von 14% führen?

Welche Maßnahmen/Instrumente verfolgt die Verwaltung und welche politischen Vorgaben gibt es, den ÖV-Anteil im Modal Split insgesamt zu erhöhen (Zielvorgaben) bzw. in den unterschiedlichen städtischen Teilräumen auf den angegebenen Durchschnittswert von rund 19% zu heben? Kann die untersuchte Maßnahme ein wesentlicher Baustein dafür sein?

zu 3 Ohnefall 2025, Prognose Pkw-Verfügbarkeit, Seite 21

Aufgrund der sinkenden Einwohnerzahlen (Demografischer Wandel) nimmt die Pkw-Verfügbarkeit bei derzeitiger Entwicklung einer konstanten Pkw-Anzahl zu. Wie die Statistische Auswertung des Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Umweltschutz im Umweltbericht¹ aufzeigt, ist der Anteil der Verkehrsleistung des MIV nach Hauptverkehrsmittel jedoch nur gering gewachsen (Vergleich Abb. 1).

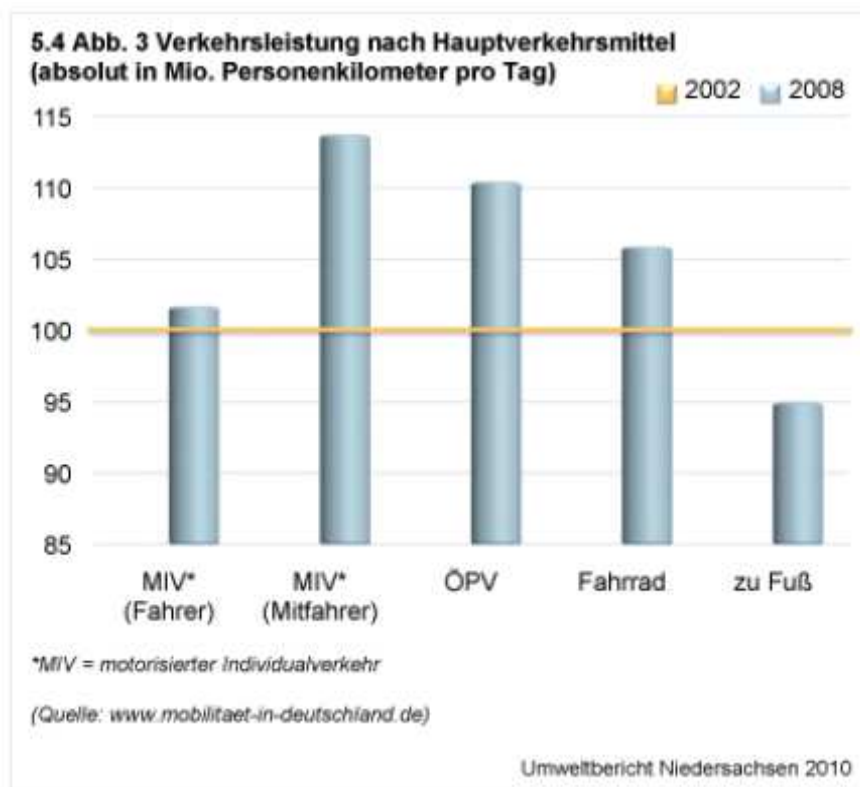


Abb. 1: Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsmittel²

Weiter sagt der Umweltbericht „Das wichtigste Verkehrsmittel ist weiterhin der PKW mit 120 Millionen Wegen pro Tag. Dieser Wert ist im Vergleich zum Jahr 2002 konstant geblieben. Das Verkehrsaufkommen des Fahrrades hat im Jahresvergleich um 17 Prozent auf 28 Millionen Wege

¹ Quelle:

http://www.mu.niedersachsen.de/umweltbericht/nutzungsfelder/verkehr/verkehrsaufkommen_mobilitaetsverhalten/mobilitaetsverhalten/89170.html (zuletzt geöffnet: 03.11.2012)

² ebenda

zugenommen. Der ÖPNV-Anteil stieg um 4 Prozent auf 24 Millionen Wege.“³ Diese Entwicklung wird sich nach Einschätzung des braunschweiger forums verstetigen. Deshalb lässt sich aus der Pkw-Verfügbarkeit nicht die Pkw-Nutzung ableiten (siehe Abb. 2). Der Vergleich auch zu anderen Städten zeigt: je attraktiver das Angebot zu Alternativen des MIV (gut ausgebaute Fahrradrouen, gutes ÖV-Angebot) desto höher die Nutzung von Alternativen zum Pkw für einen Anteil der Wege. Außerdem möchten wir darauf hinweisen, dass die Entwicklung von intermodalen Mobilitätskonzepten mit den technischen Innovationen in den kommenden Jahren rasant an Bedeutung gewinnen wird. Entsprechend müssen heute gute Verknüpfungen auch zwischen Pkw und ÖV mitgedacht werden, um diesen Trend zu stärken.

Die Gutachter sagen für den Ohnefall: „Insgesamt ist ein konstantes Fahrtenaufkommen im motorisierten Verkehr im Untersuchungsgebiet festzustellen. Bei der Verkehrsmittelnutzung ist aufgrund der strukturellen Entwicklung ein weiteres Anwachsen des MIV um rund +11.600 Fahrten bzw. +1,2% zu erwarten. Diese Entwicklung geht zulasten des ÖV, dessen Fahrtenanzahl um 7,1 % sinkt.“ (Seite 30). Das braunschweiger forum sieht hier dringenden Handlungsbedarf, um dieser Entwicklung im Ohnefall entgegenzuwirken.

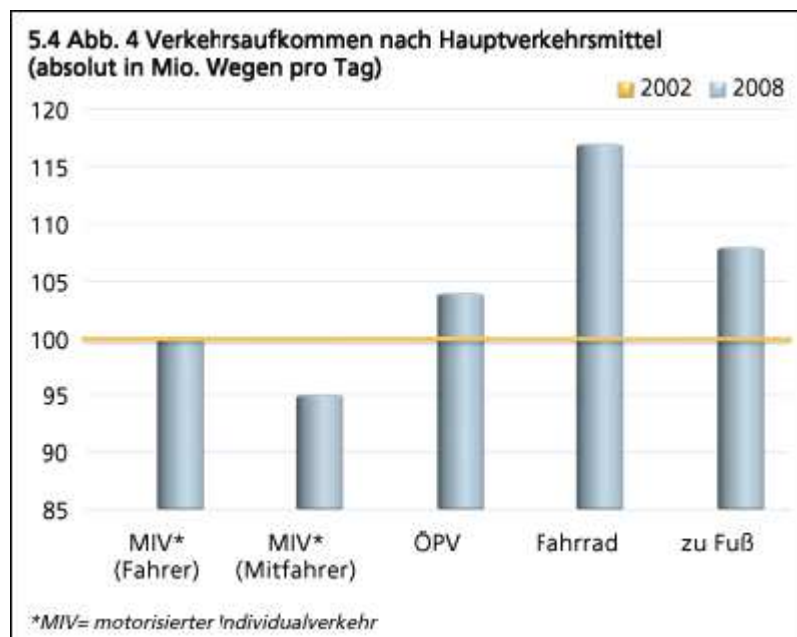


Abb. 2: Verkehrsaufkommen nach Hauptverkehrsmittel⁴

zu 3.2 Verkehrsangebot ÖV, Seite 26 ff

Das heutige Liniennetz für die Erschließung des Braunschweiger Ostens ist nach Meinung des braunschweiger forums nicht zufriedenstellend. Das braunschweiger forum hat sich mehrfach in die Diskussion um die Liniennetzgestaltung eingebracht.

Die Fahrzeiten von Essehof, Hordorf, Weddel und Schapen werden durch die Linienführung der Buslinie 427 über Volkmarode verlängert. Der direkte Fahrweg von der Haltestelle Schapenstraße nach Moorhüttenweg würde die Fahrzeit um 3 bis 5 Minuten verkürzen.

Die zusätzlichen Schleifenfahrten im Schulverkehr verlängern die Fahrzeit für Fahrgäste mit Ziel Innenstadt zusätzlich.

Die Frage ist, wie viele Fahrgäste aus Essehof, Hordorf, Weddel und Schapen an den Haltestellen in Volkmarode aussteigen. Wir stellen die These auf, dass diese Anzahl – abgesehen vom Schülerverkehr – sehr gering ist, weil die meisten Fahrgäste bis zur Haltestelle Moorhüttenweg und weiter in Richtung Innenstadt fahren. Entsprechend könnte aus diesem Raum mit mehr Fahrgästen gerechnet werden.

³ ebenda

⁴ ebenda

Die Fahrzeiten von Hondelage und Dibbesdorf haben sich mit der Linienführung der Buslinie 417 durch das Neubaugebiet Volkmarode Nord verlängert. Die Anbindung des Schulzentrums mit der Schulbuslinie 437 ist weiterhin zu gewährleisten. Weitere Kritiken gibt es am Liniennetz in Querum, die nicht im direkten Bezug zur Neubaustrecke stehen, aber für mögliche Zubringerverkehre zur Stadtbahn durchaus von Bedeutung sind.

Insgesamt kann das Netz hier nach Meinung des braunschweiger forums nicht als zufriedenstellend bewertet werden. Entsprechend ist vor der Benennung der Berechnungsgrundlagen zu diskutieren, welche Parameter der Linien- und Fahrplangestaltung dem Gutachten zugrund gelegt werden, denn sie beeinflussen die Ergebnisse der Standardisierten Bewertung.

zu 3.5 Dimensionierungsprüfung, Seite 34

Das Fahrtenangebot aus der Innenstadt nach Volkmarode ist - den heutigen Umsteigezwang berücksichtigend - unbefriedigend. Eine Auslastung von über 65% der Gesamtplatzkapazität der Stadtbahnlinie M3 im 10 Minutentakt wird nur bei wenigen Fahrten ab Haltestelle Querumer Straße in der der HVZ – hier insbesondere im Schülerverkehr - erreicht. Die Auslastung auf dem Streckenabschnitt Querumer Straße – Moorhüttenweg sinkt zusätzlich, wenn am Moorhüttenweg kein direkter Anschluss an die Linie 417 oder 427 geboten wird.

Das braunschweiger forum e.V. hat der Braunschweiger Verkehrs AG Vorschläge unterbreitet, die Fahrzeugauslastung durch Anpassungen im Liniennetz zu erhöhen. Dazu gehört u.a. auf allen Stadtbahnlinien einen Grundtakt von 15 Minuten einzuführen und die stark frequentierten Abschnitte durch mehrere Linien zu bedienen. Ein 15 Minutentakt auf dem Abschnitt Gliesmarode – Volkmarode (mit Ausnahme der Spitzenzeiten zwischen 7h und 8h sowie zwischen 13h und 14h) ist ausreichend.

Fazit zur Bewertung des Mißfalls

Die derzeitige Situation ist für die Fahrgäste im nord-östlichen Stadtgebiet nicht zufriedenstellend. Mit einer Stadtbahnverlängerung nach Volkmarode Nord und umfangreichen Anpassungen von Buslinien können aus Sicht des braunschweiger forums deutlich mehr Fahrten auf den ÖPNV verlagert werden. Entsprechend fordern wir neue Parameter für die Berechnung der Standardisierten Bewertung.

Annahmen des braunschweiger forums zur Standardisierten Bewertung

Steckenführung der Neubaustrecke Volkmarode

Das vorliegende Gutachten macht keine Aussage darüber, welche Steckenführung entlang der Berliner Heerstraße als Berechnungsgrundlage zu Grunde gelegt wurde. Hier sind aus Sicht des braunschweiger forums drei Varianten zu bewerten:

1. zweigleisiger Ausbau auf der südlichen Seite der Berliner Heerstraße. Dazu sind die Vorhalteflächen für die Stadtbahnverlängerung, die heute als Vorgärten genutzt werden, zu räumen.
2. eingleisiger Ausbau auf der südlichen Seite der Berliner Heerstraße. Dazu ist in Höhe des heutigen Gleisbogens in den Grenzweg eine Rückfallweiche einzusetzen. Der eingleisige Abschnitt wird bis zur Kreuzung der Berliner Heerstraße in Höhe des Remenhofes geführt. Dort wird ebenfalls eine Rückfallweiche eingesetzt. Dazu sind die Vorhalteflächen für die Stadtbahnverlängerung, die heute als Vorgärten genutzt werden, zu räumen - jedoch weniger Fläche als in Variante 1.
3. eingleisiger Ausbau auf eigenem Gleiskörper auf der nördlichen Seite der Berliner Heerstraße. Die Fahrbahn wird dazu auf eine Breite von 8m, also jeweils eine Richtungsfahrbahn, zurückgebaut. Die Bus- und Abbiegespuren entfallen. In Höhe des heutigen Gleisbogens in den Grenzweg wird eine Rückfallweiche eingesetzt. Der eingleisige Abschnitt wird bis zur Verschwenkung am Remenhof in Richtung Ziegelwiese geführt. Dort wird ebenfalls eine Rückfallweiche eingesetzt.

Das braunschweiger forum spricht sich für Variante 3 aus. Diese lässt sich mit den geringsten Widerständen der Grundstückseigentümer entlang der südlichen Berliner Heerstraße realisieren. Der

Betrieb würde hier eingleisig auf einem Abschnitt ca. 720 m durchgeführt. Das ermöglicht auch in Spitzenzeiten noch eine Taktdichte von 5 bis 7 Minuten. Der vorhandene Straßenraum wird auf die Verkehrsträger MIV, ÖV, Rad- und Fußwege sowie Parkplätze neu aufgeteilt.

Das vorliegende Gutachten geht von einer Streckenführung bis zum Ziegelweg aus. Das braunschweiger forum fordert, die Strecke bis an die Berliner Heerstraße zu führen. Die Neubaustrecke verlängert sich damit im Vergleich zum Gutachten um ca. 250m. Dort ist eine Wendeschleife mit bahnsteiggleichem Umstieg (etwa wie an den Wendeschleifen Salzdhahumer Str., Heideblick, Turmstraße oder Helmstedter Str.) zu den Buslinien und Überholgleis auf einer Teilfläche des heutigen Verkehrsübungsplatz zu realisieren. Somit sind Buslinienführungen von Hondelage und Dibbesdorf ohne Umwegfahrten durch das Neubaugebiet nach Schapen und Weddel möglich, die zugleich das Umsteigen zur Stadtbahn gewährleisten.

Direkt an der Umsteigehaltstelle sind Park&Ride Parkplätze sowie eine ausreichende Anzahl von Fahrradstellplätzen vorzusehen. Der Standort hat das Potential ein gut funktionierender Park&Ride Parkplatz zu sein, weil die Zufahrt direkt von der Bundesstraße erfolgt (direkt gesehen wird!) und die Umsteigewege kurz sind. Bei einer durchschnittlichen Auslastung eines Pkw von 1,2 Personen ergeben sich bei 150 Stellplätzen und einer durchschnittlichen Belegung von 60% insgesamt 108 zusätzliche Fahrgäste.

Entlang der Neubaustrecke werden 4 Haltestellen neu gebaut:

- Im Remenfeld (zwei Bahnsteige an der eingleisigen Strecke)
- Unterdorf (zwei Bahnsteige an der zweigleisigen Strecke)
- Kruseweg (zwei Bahnsteige an der zweigleisigen Strecke)
- Volkmarode (zwei Bahnsteige, weil Überholgleis)



Abb. 3: Streckenverlauf Neubaustrecke Volkmarode mit Haltestellen

Die Gesamtstrecke ist als Rasengleis auszuführen, was einerseits zusätzlich Fahrgeräusche mindert und die Berliner Heerstraße sowie die Erschließungsstraßen im Neubaugebiet Volkmarode Nord optisch aufwerten.

Liniennetz mit Realisierung der Neubaustrecke

Wie bereits oben beschrieben spricht sich das braunschweiger forum im Zuge der Realisierung der Neubaustrecke Volkmarode für eine Neugestaltung des Liniennetzes im Nordosten der Stadt aus. Folgende Linienführungen werden für die Standardisierte Bewertung zugrunde gelegt, die der Stadtbahn mehr Fahrgäste zuführt und somit ihre Auslastung erhöht.

Linie	Streckenverlauf	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Umlaufzeit*	max Umläufe
Tram 3	Weststadt, Weserstr. – Donaustr. - Fr.-Wilhelm-Platz – Rathaus – Gliesmaroder Str. – Querumer Str. – Volkmarode	15	15	30	74 Min	7
Tram 5	Broitzem – Donaustr. - Fr.-Wilhelm-Platz – Rathaus – Gliesmaroder Str. – Querumer Str.	15	15	30	60 Min	6
Tram 7	Weststadt, Weserstr. – Fr.-Wilhelm-Platz – Schloss – Leonhardplatz – Hauptbahnhof	15	30	30	48 Min	5
Tram E	Hauptbahnhof – Rathaus – Gliesmaroder Str. – Querumer Str. – Volkmarode	15				3**
Bus 230	Volkmarode – Wendhausen – Lehre – Flechtorf – Wolfsburg	30	60	60		3
Bus 413	Leiferde – Rünigen – Gartenstadt – Theodor-Heuss-Str. – Altstadtmarkt – Rathaus – Kastanienallee – Riddgashausen – Querum, Duisburger Str.	15	15	30	90 Min	8
Bus 417	Volkmarode – Dibbesdorf – Hondelage	30	30	60	16 Min	1
Bus 427	Moorhütteweg – Schapen – Weddel – Hordorf – Essehof	60	60	120	44 Min	1
Bus 437	Moorhütteweg – Schapen- Weddel – Klein Schöppenstedt – Helmstedter Str.	60	60	120	44 Min	1
Bus 447	Volkmarode – Schulzentrum Volkmarode – Schapen – Weddel – Cremlingen					2
Bus 433	Hondelage – Querumer Forst – Querum – Querumer Str. (nur mo – fr.: Hans-Sommer-Str. – Nordring – Rudolfplatz – Lehndorf – Kanzlerfeld – PTB – Watenbüttel – Völkenrode)	30	30	60	32 Min 94 Min	2 4
Bus 443	Bevenrode – Waggum – Bienrode – Flughafen – Querumer Forst – Querum – Querumer Str.	30	30	60	42 Min	2

HVZ = Hauptverkehrszeit, NVZ = Nebenverkehrszeit, SVZ = Früh- und Spätverkehrszeit

* Umlaufzeit ohne Wendezeit, hier müssen insgesamt 17,5 Minuten hinzugerechnet werden

** Einsatzwagen verkehren gezielt im Schülerverkehr. Die Umläufe können flexibel mit anderen Streckenabschnitten, beispielsweise aus Broitzem, verknüpft werden. Es handelt sich um Einzelfahrten

Dieses Liniennetz nimmt eine Umverteilung von Leistung vor.

- Es werden keine neuen Stadtbahnfahrzeuge benötigt. Das vorgeschlagene Liniennetz kommt mit dem vorhandenen Fuhrpark aus!
- Das hohe Leistungsangebot auf der Leonhardstraße wird reduziert.
- Der Parallelverkehr der Buslinie 443 zur Stadtbahn auf dem Abschnitt Querumer Str. – Gliesmaroder Str – Rathaus wird eingestellt. (Siehe Grafik im Anhang)
- Der Parallelverkehr der Buslinie 230 zur Stadtbahn auf dem Abschnitt Rathaus – Volkmarode wird eingestellt. Die hier eingesparte Leistung wird in eine Angebotserweiterung zwischen Volkmarode – Wolfsburg investiert (das ist eine Voraussetzung, weil mit dem Umsteigezwang und deutlich mehr Haltestellen der Stadtbahn die Reisezeit um bis zu 8 Minuten länger wird – dafür aber ein deutlich bessere Angebot!).
- Die hohe Fahrleistung entlang der Bevenroder Straße am Querumer Forst wird von 6 auf 4 Fahrten in der Stunde reduziert. Hier wird ein 15 Minutentakt über die abwechselnd verkehrenden Linie 433 und 443 angeboten.
- Bevenrode, Waggum, Bienrode und Flughafen werden mit Standardbussen bedient und somit das Platzangebot dem Fahrgastaufkommen angepasst.
- Hondelage wird über Volkmarode und Querum angebunden. Die Linien 417 und 433 fahren als Linienwechseler (siehe Grafik).

Linie 417 fährt von Dibbesdorf kommend: Hederdorfstraße – Dammstraße – Ackerweg bis zur Haltestelle Danziger Straße. Hier erfolgt der Linienwechsel.

Linie 443 fährt Ackerweg – Troppastraße – Stadtweg – Hegerdorfstraße und weiter über Peterskamp.

In Gegenrichtung entsprechend umgekehrt. Die Haltestelle Berggarten wird nicht mehr bedient.

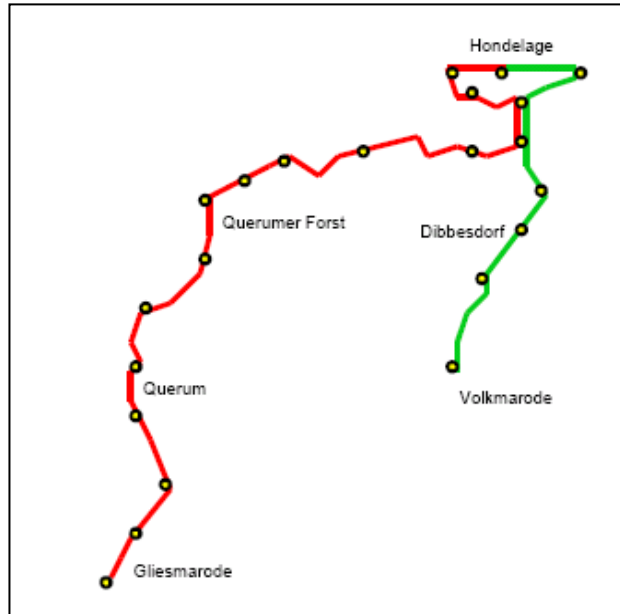


Abb. 4: Linienverlauf Buslinie 417 (grün) und Buslinie 433 (rot)

Somit wird das Fahrgastaufkommen der Stadtbahnlinie 3 im Bereich zwischen Querumer Str. und Volkmarode erhöht, weil zusätzlich die Fahrgäste nach Wendhausen, Lehre, etc. bis zur Endhaltestelle mitfahren. Legt man den in Tabelle 3-9 aufgezeigten Querschnitt 3 der Linie 230 des Gutachtens (Seite 36) zugrunde, werden damit am Gesamttag zusätzlich 1000 Fahrgäste in die Stadtbahn überführt. Eine Taktverdichtung der Stadtbahn ist nicht notwendig, weil ausreichende Platzkapazitäten vorhanden sind.

Das Fahrplanangebot zwischen Innenstadt und Querumer Straße der Stadtbahn wird von derzeit 6 Fahrten in der Stunde (mo bis fr. zwischen 6h und 18h) auf 8 Fahrten in der Stunde erhöht und kompensiert hier den Wegfall der Buslinien 230 und 443. Es wird im dichtbesiedelten östlichen Ringgebiet entlang der Gliesmaroder Straße zusätzliche Fahrgäste generieren.

Die Buslinie 230 wird von der WVG und nicht von der BSVAG betrieben. Ein direkter Einfluss auf die Linienführung und den Fahrplan ist somit nicht möglich. Es sollte aber im Interesse des ZGB, der Stadt Braunschweig, der Braunschweiger Verkehrs AG sowie der WVG sein, ein möglichst attraktives Angebot zu möglichst geringen Kosten anzubieten. Die Verkürzung der Linie 230 birgt die Chance, bei gleichen Kosten für die WVG eine Angebotserweiterung vorzunehmen, womit ein höheres Fahrgastaufkommen generiert werden kann. Damit kann die Anzahl der MIV Fahrten aus dieser Region reduziert werden, womit für alle Beteiligten eine win-win-Lösung entsteht. Hier sind mit den entsprechenden Entscheidungsträgern Gespräche zu führen.

Die Stadtbahnlinie 3 transportiert somit, bezugnehmend auf Tabelle 3-9 (Seite 36) nachfolgende Fahrgastmengen aus den Zubringerverkehren und dem Park&Ride Parkplatz ab Volkmarode:

Linie	Querschnitt	Querschnittsbelastung Personen
Bus 417	Dibbesdorf – Volkmarode	600
Bus 230	Wendhausen – Dibbesdorf – Volkmarode	1000
Bus 427 Bus 437	Schapen – Volkmarode	700
Park&Ride	im Durchschnitt	108
Gesamt aus Zubringer:		2408

Hinzu kommen alle Fahrgäste aus Volkmarode, die direkt in die Stadtbahn zusteigen.
Zugleich wird das Fahrplanangebot der Linie 3 auf nachfolgende Takte angepasst, womit insgesamt eine höhere Auslastung der Fahrzeuge erfolgt:

montags bis freitags Uhrzeiten	Fahrplantakt	Fahrten je Stunde	Umläufe
05h bis 06h	30 Min	2	2
06h bis 07h	15 Min	4	4
07h bis 08h	10/5* Min	7	7
08h bis 13h	15 Min	4	20
13h bis 14h	10/5* Min	6	7
14h bis 20h	15 Min	4	20
20h bis 00h	30 Min	2	8
Gesamtumläufe			66

* Linie 3 fährt im 15 Minutentakt und wird durch Einsatzwagen zwischen Volkmarode und Hauptbahnhof ergänzt, die ausschließlich an Schultagen verkehren

Zusätzliche Neubaustrecke: Wendeschleife Gliesmarode

Das dargestellte Liniennetz zeigt auf, dass für die Steckenbelastung bis zur Haltestelle Querumer Straße ein 15-Minutentakt nicht ausreichend ist, weil die neuen Linien 433 und 443 zusätzliche Fahrgäste an die Stadtbahn übergeben und der Parallelverkehr der Linien 230 und 443 entfällt. Entsprechend ist hier eine Wendeschleife zu bauen, um Taktverdichtungen vornehmen zu können. Diese Maßnahme erhöht die Gesamtkosten des Projektes, senkt zugleich die Betriebskosten für die Standardisierte Bewertung in Volkmarode.

Das braunschweiger forum schlägt vor, eine zweigleisige Neubaustrecke aus der Berliner Straße in die Querumer Straße abzweigen zu lassen. Hier ist eine Mittelinsel bis zur Paul-Jonas-Meier-Straße vorhanden, die die Gleise aufnehmen kann. Etwa in Höhe der Paul-Jonas-Meier-Straße kreuzt die Strecke die Fahrbahn in Richtung Querum und führt auf dem seitlichen Grünstreifen in eine Gleisschleife ohne Ausweichgleis. Die Neubaustrecke ist ca. 250 Meter lang.



Abb. 5: Streckenverlauf Gleisschleife Gliersmarode, Bildquelle: GoogleEarth

Veränderungen in den Bewertungstabellen

Diese Grundlagen ergeben nachfolgende Veränderungen in den Bewertungstabellen, wobei der Neubau der Gleisschleife Querumer Straße mit zu berücksichtigen ist:

zu 4.4.3 Saldo der Betriebsführungskosten ÖV

Aufgrund der Reduzierung der Gesamtfahrten auf dem Streckenabschnitt Querumer Straße – Volkmarode sind hier geringere Energie- und Personalkosten anzusetzen. Entsprechend erfolgt für die Standardisierte Bewertung keine Zunahme der Fahrzeugkilometer gegenüber dem Ohnefall. In einer Gesamtberechnung des oben zugrunde gelegten Fahrplankonzeptes sind die Fahrzeugkilometer von der Braunschweiger Verkehrs AG zu berechnen. Eine solche Rechnung ist ohne entsprechende Software und Detailwissen vom braunschweiger forum nicht zu leisten. Das Ergebnis und eventuelle Mehrkilometer sind auf das Gesamtnetz verteilt und gehen nicht direkt in die Standardisierte Bewertung ein.

zu 4.4.4 Saldo der Gesamtkosten ÖV

Eine Anschaffung und Unterhaltung eines zusätzlichen Stadtbahnwagens ist nach unserer Einschätzung nicht notwendig, weil das neue zugrunde gelegte Linien- und Fahrplankonzept ohne zusätzliche Fahrzeuge auskommt.

Es ist mit leicht steigenden Betriebskosten zu rechnen, die aber mit den deutlichen Fahrgastzuwächsen in der Stadtbahn insbesondere aufgrund der Aufgabe des Parallelverkehrs mit der Buslinie 230 und 443 zu rechtfertigen sind.

zu 4.45 Reisezeitnutzen

Der Reisezeitdifferenzen sind dahingehend zu korrigieren, dass Fahrgäste aus Weddel und Schapen kürzere Fahrzeiten zur Stadtbahn haben, wobei die Umsteigezeiten gleich bleiben. Zugleich steigen die Fahrzeiten für Fahrgäste aus Flechtorf, Lehre und Wendhausen, bei gleichzeitiger Angebotsweiterung.

Blatt 4.2

Korrektur Mittfall Anzahl der Umläufe je Werktag von 93 auf 66.
Korrektur Mittfall Anzahl der Umläufe je Jahr von 28,748 auf 21.890.

Blatt 5.2 m

Korrektur Gesamtstrecke von 23,298 auf ca. 23,550 (Verlängerung bis Verkehrsübungsplatz)
Korrektur Betriebsleistung insgesamt von 669,771 auf 515,510
Korrektur Anzahl Stationshalte von 1.609,888 auf 1.225,840

Blatt 5.4

Hier muss eine Bewertung in Teilstrecken erfolgen. Auf dem Abschnitt Querumer Straße – Volkmarode wird Leistung reduziert, auf dem Abschnitt Weserstraße bis Querumer Straße mehr Leistung gefahren.

Auf das Gesamtnetz bezogen werden die Zugkilometer der Stadtbahn nicht sinken!

Blatt 5.5

siehe 5.4, entsprechend verändern sich die Platzkilometer

Blatt 12m

die Investitionssummen sind anzupassen.
zu berücksichtigen sind:

- eingleisiger Streckenabschnitt auf einer Länge von 720 m
- zusätzlich zwei Rückfallweichen
- zusätzlich ca. 250m zweigleisige Neubaustrecke bis Verkehrsübungsplatz Volkmarode
- zusätzlich ca. 250m zweigleisige Neubaustrecke Gleisschleife Glesmarode
- zusätzlich zwei Weichen Ausweich Querumer Straße

Blatt 13.1

Ein 15-Minuten-Takt ergibt bei einer Umlaufzeit von 90 Minuten inkl. 17,5 Minuten Wendezeit eine Anzahl von 7 benötigten Zugeinheiten ohne Reserve.

Blatt 13.3 m

Die Investitionen je Fahrzeug können auf 0 gesetzt werden.

Blatt 14.1

Die Anzahl der Umläufe je Jahr ist zu korrigieren

Blatt 14.2

Die Kosten sind entsprechend der Umlaufzahl zu korrigieren.

Blatt 15.2

Korrektur der Betriebsleistungen von 669,771 auf 515,510

Korrektur der Laufleistungsabhängigen Unterhaltskosten von 451,894 auf 347,814

Blatt 18.1 und 18.2

Die Abgasemissionen sind anzupassen.

Blatt E1

Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Indikators

Abschlussbemerkung und offen Fragen

Eine Standardisierte Bewertung ist ein klompexes Verfahren, dass von Expertinnen und Experten durchgeführt wird. Entsprechend ist eine detaillierte Durchdringung des Gutachtens für Bürgerinnen und Bürger nur schwer möglich. Wir haben versucht so detailliert wie möglich unsere Annahmen und daraus ableitend unsere Bewertungskriterien darzustellen. Wir bitten darum, die Anmerkungen als Grundlage für eine Neuberechnung zu verwenden.

Die Ergebnisse der Standardisierten Bewertung werden maßgeblich von den Eingabeparametern beeinflusst. Im Gutachten wurde die Fortschreibung des bestehenden Liniennetzes mit den entsprechenden Fahrplänen vorgegeben. Die Frage ist, wer über die Bewertungskriterien zu entscheiden hat. Wir fordern eine Diskussion zu den Eingabeparametern ein und stehen für eine solche Diskussion gern zur Verfügung.

Mit Aufgabe der Gleisschleife Grenzweg wird ein attraktives Baugrundstück frei. Wem gehört die Fläche derzeit? Gehen die Verkaufserlöse in das Gesamtprojekt ein? Welche Summe ist nach derzeitigem Grundstückswert zu erwarten?

Die Stadtbahnverlängerung ist eine von vielen denkbaren Maßnahmen zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in Braunschweig. Grundsätzlich fehlt ein politisch diskutiertes und beschlossenes Gesamtkonzept, dass Zielvorgaben zur Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs macht (z.B. Ziele im Modal Split) und mittelfristige Maßnahmen (u.a. Stadtbahnausbau) benennt. Entsprechend geschwächt kann die Stadt Braunschweig ihre Interessen gegenüber dem Land Niedersachsen vertreten und beantragt keine Großprojekte, sondern eine Vielzahl von kleinen Einzelmaßnahmen. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Für das aktuelle Vorhaben stehen wir gerne beratend und unterstützend zur Verfügung. Ansprechpartner im braunschweiger forum ist Michael Walther (Mobil 0178/ 564 87 36)

Mit freundlichen Grüßen



Michael Walther

Vorstand braunschweiger forum e.V.