

Einwohneranfrage

08.06.2021

Ihre persönlichen Angaben

Name	
Vorname(n)	
Straße und Hausnummer	
PLZ, Ort	
E-Mail	
Telefon (für Rückfragen)	

Ihre Anfrage

Wünschen Sie eine Bestätigung auf Ihre Anfrage? ☒ ja ☐ nein

An welches Gremium ist Ihre Anfrage gerichtet? **Planungs- und Umweltausschuss**

Betreff

Campusbahn - Alternativen in ÖPNV-Anbindung Querums und Alternative Förderungsmöglichkeiten nach GVFG-Novelle 2020

Text

Alternativen bei Streckenführung und Fahrzeugwahl in der Verkehrsplanung sind geboten (s. PDF PLUA-Protokoll 24.11.2020, S. 5 unten). Für den schienengebundenen ÖPNV sind laut GVFG-Novelle von Anfang 2020 die Förderungsmöglichkeiten breiter gestaltet als bisher dargestellt und auch nicht zwingend an das Verfahren der standardisierten Bewertung gebunden.

<https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/OEPNV/Oeffentlicher-Personenverkehr-Kompakt/oeffentlicher-personenverkehr-kompakt.html> (s. PDF BMVI S.2)

Was wurde von der Verwaltung unternommen alternative Lösungen zur ÖPNV-Anbindung Querums anzubieten und z.B. auch Pilotprojekte zu realisieren? Wurden dabei auch Fördermöglichkeiten mit kleinerem Mindestvolumen berücksichtigt und solche für die eine Anwendung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach standardisierter Bewertung nicht zwingend sind?

Anlagen

Sie haben hier die Möglichkeit bis zu 2 Anlagen zu Ihrer Einwohneranfrage hochzuladen. Die Dateien werden bei der elektronischer Absendung des Formulars mit übersandt.

(Beachten Sie bitte, dass die jeweilige Datei nicht größer als 4 Megabyte (MB) sein darf, den Datenformaten jpg, jpeg, png oder pdf entsprechen muss. Bei mehreren Dateien sind unterschiedliche Dateinamen zu verwenden!)

- | | |
|-----------|---|
| 1. Anlage | <u>Protokoll_PLUA_24-11-2020_s5-unten_Frau_Palm.pdf</u> |
| 2. Anlage | <u>BMVI_s2.pdf</u> |

Datenschutz und Einwilligung zur Erhebung von personenbezogenen Daten

Beachten Sie bitte die datenschutzrechtlichen Informationen gemäß Datenschutzgrundverordnung in den Hinweisen zum Datenschutz sowie in den Informationen zur Erhebung von Daten.

- ☒ Ich willige ein, dass die erhobenen Daten für den im Informationsblatt genannten Zweck verarbeitet werden. Diese Einwilligung kann ich jederzeit widerrufen. Ein Widerruf berührt nicht die Rechtmäßigkeit der bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung.
Ohne die Einwilligung kann Ihr Anliegen nicht bearbeitet werden.

Protokoll

Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses

Sitzung: Dienstag, 24.11.2020

Ort: Stadthalle Braunschweig, Congress Saal, Leonhardplatz, 38102
Braunschweig

Beginn: 16:30 Uhr

Ende: 19:20 Uhr

Anwesend

Vorsitz

Frau Nicole Palm - SPD

Mitglieder

Herr Dr. Rainer Mühlnickel - B90/GRÜNE

Herr Christian Bley - Die Fraktion P²

Herr Professor Dr. Dr. Wolfgang Büchs - B90/GRÜNE

Herr Manfred Dobberphul - SPD

Herr Björn Hinrichs - CDU

Frau Lisa-Marie Jalyschko - B90/GRÜNE

Frau Annette Johannes - SPD

Herr Detlef Kühn - SPD

Herr Reinhard Manlik - CDU

Frau Heidemarie Mundlos - CDU *bis 19:17 Uhr*

Frau Anke Schneider - DIE LINKE.

Frau Anneke vom Hofe - AfD

weitere Mitglieder

Herr Mathias Möller - FDP *bis 19:07 Uhr*

sachkundige Bürger

Herr Andreas Becker - SPD *bis 19:06 Uhr*

Herr Godehard Busche - CDU

Herr Dr. Frank Schröter - B90/GRÜNE

Herr Olaf Gedrowitz - vom Vorstand des Behindertenbeirates
bestimmter Vertreter

Frau Dr. Eva Goclik - vom Umweltzentrum benannte
Vertreterin der Umweltverbände

Gäste

Herr Jörg Reincke - Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Herr Albrecht Curland - Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Herr Friedrich Metje - Seniorenrat
Herr Uwe Mickler - Polizei
Frau Verena Henze - Baureferendarin

Verwaltung

Herr Heinz-Georg Leuer - Dezernent III
Herr Klaus Benscheidt - FBL 66
Herr Jasper Märtens - Ref. 0120
Herr Michael Walther - Ref. 0120
Herr Roland Böttcher - Abt. 66.2
Frau Irina Spies - Abt. 66.2
Herr Mirko Petzke - Abt. 66.2
Frau Katja Sellmann - Ref. 0600

Protokollführung

Frau Julia Matoš - Ref. 0600

Abwesend

sachkundige Bürger

Herr Hans-Joachim Jäger - CDU	entschuldigt
Herr William Labitzke - SPD	entschuldigt

Verwaltung

Frau Bianca Winter - RefL 0600	entschuldigt
--------------------------------	--------------

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

- | | | |
|-----|---|----------|
| 1 | Eröffnung der Sitzung | |
| 2 | E-Bus-Konzept der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) | 20-14711 |
| 3 | Mitteilungen | |
| 3.1 | ÖPNV-Konzept im Raum Wenden, Thune, Harxbüttel, Schwülper | 20-14647 |
| 3.2 | Stadtbahnausbau: Sachstandsbericht Campusbahn/Querum | 20-14681 |
| 3.3 | Stadtbahnausbau - Rahmenantrag | 20-14670 |
| 3.4 | Mündliche Mitteilung zur Umgestaltung des Hagenmarktes | |
| 4 | Anträge | |

5	.Weiteres Vorgehen zur Stadtstraße Nord	20-14639
5.1	Änderungsantrag zu Ds. 20-14639: Weiteres Vorgehen zur Stadtstraße Nord	20-14870
5.2	.Weiteres Vorgehen zur Stadtstraße Nord - Änderungsantrag zu DS 20-14639	20-14873
6	Planfeststellung nach dem Niedersächsischen Straßengesetz Neubau der Okerbrücke Leiferde in Braunschweig	20-14511
7	Gewährung von Fördermitteln der Kommunalen Wohnraumförderung	20-14756
8	Anfragen	
8.1	Überdachtes und sicheres Fahrradparken in der Innenstadt	20-14653
8.1.1	Überdachtes und sicheres Fahrradparken in der Innenstadt	20-14653-01
8.2	Rahmenkonzept zur Bevorrechtigung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV): Sachstandsanfrage	20-14746
8.2.1	Rahmenkonzept zur Bevorrechtigung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV): Sachstandsanfrage	20-14746-01
8.3	E-Mobilität Busse: Umrüstung von Dieselmussen	20-14747
8.3.1	E-Mobilität Busse: Umrüstung von Dieselmussen	20-14747-01

Protokoll

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung

Ausschussvorsitzende Palm eröffnet die Sitzung, begrüßt die Anwesenden, nennt die entschuldigten Abwesenden und stellt die Ordnungsmäßigkeit der Einladung und die Beschlussfähigkeit fest. Ausschussvorsitzende Palm nennt die Ergänzungen zur Tagesordnung. Sie regt an, das Thema Stadtstraße Nord (TOP 5, 5.1, 5.2) von der Tagesordnung zu nehmen und für die nächste Sitzung vorzusehen, um eine inhaltliche Würdigung der Änderungsanträge, Absprachen zwischen den Fraktionen/Gruppe und Einsicht in das Verkehrsgutachten zu ermöglichen. Sie schlägt zudem vor, die Anfragen, zu denen Stellungnahmen schriftlich vorliegen (TOP 8.1, 8.2, 8.3), ohne Aussprache als erledigt zu betrachten.

Ratsherr Hinrichs bittet ergänzend, zu TOP 2 den Vortrag anzuhören und Aussprache zu führen, die Abstimmung zum Beschlussvorschlag aber auf die nächste Sitzung zu vertragen. Bedenken oder sonstige Anmerkungen werden nicht geäußert.

Ausschussvorsitzende Palm stellt die geänderte Tagesordnung zur Abstimmung.

Abstimmungsergebnis:

Dafür: 13 Dagegen: 0 Enthaltungen: 0

2. E-Bus-Konzept der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG)

20-14711

Herr Reincke erläutert von 16:37 bis 16:56 Uhr das Konzept. Die Präsentation ist protokollarisch beim TOP 2 eingebunden.

Es folgt eine Aussprache bis 17:38 Uhr, in der Herr Reincke auf Fragen und Anmerkungen der Ratsmitglieder Mundlos, Schneider, Prof. Dr. Dr. Büchs, Hinrichs, Kühn und von Bürgermitglied Becker eingeht. Frau Dr. Goclik bittet, den Strom aus regenerativen Energiequellen zu beziehen.

Herr Reincke geht insbesondere auf ein stufenweises Vorgehen, EU-Vorgaben, Erwartungen an die Kostenentwicklung, die Fördermittel und Umsetzungszeiträume, Finanzierungsbelange, die Größe der Batterien und Ladezyklen ein. Herr Reincke verweist auf die Zusammenarbeit mit der VCDB-GmbH Dresden und der TU Braunschweig und die gemeinsamen qualifizierten Einschätzungen inklusive der noch gültigen Technologiestudie, die in der Sitzung am 19.09.2018 vorgestellt wurde. Es bestehe bei Wettbewerbsfähigkeit Offenheit für alternative Antriebe, z. B. Wasserstoffbusse und Brennstoffzellenfahrzeuge. Zur Finanzierung von Sanktionen bei Unterschreitung der Beschaffungsquoten nach EU-Recht hat die Bundesregierung noch keine Regelungen aufgestellt. Bei der schrittweisen Ablösung aktueller Busse werde man betriebswirtschaftlich und ökologisch sinnvoll vorgehen. Im dargestellten Lebenszyklus ist eine Ersatzbatterie eingerechnet. Man werde regionsweit auf eine einheitliche, normierte Ladeinfrastruktur zugreifen können.

Stadtbaurat Leuer geht abschließend auf die volkswirtschaftliche Betrachtung, auf die Mehrkosten und die CO₂-Minderungen sowie das weitere Vorgehen ein.

Mit Eröffnung der Sitzung wurde sich darauf verständigt, die Beschlussfassung bis zur Sitzung am 02.12.2020 zurückzustellen.

3. Mitteilungen

3.1. ÖPNV-Konzept im Raum Wenden, Thune, Harxbüttel, Schwülper

20-14647

Herr Walther gibt eine Einführung in das Thema. Mehrere Ausschussmitglieder zeigen ihre Freude über die seit Längerem angestrebte Lösung. Da die Abfahrt des ersten Busses von Harxbüttel in Richtung Innenstadt um ca. 05:45 Uhr zu spät sei, um den Schichtwechsel beim Volkswagen AG Werk Braunschweig am Schwarzen Berg um 06:00 Uhr zu erreichen, bittet Ratsfrau Mundlos, eine Vorverlegung zu prüfen. Herr Walther sagt eine solche Prüfung zu. Er geht auf weitere Anmerkungen und Fragen ein. Herr Walther nimmt an, dass das erweiterte ÖPNV-Angebot zum regulären Fahrplanwechsel unmittelbar nach den Osterferien (Sonntag, 11. April 2021) nutzbar sein wird. Für das Marketing zum erweiterten Angebot im Raum Wenden, Thune, Harxbüttel, Schwülper im Speziellen sowie zum regulären Fahrplanwechsel im Allgemeinen sei in Kooperation mit dem Regionalverband gesorgt. Die Mitteilung wurde den betroffenen Stadtbezirksräten 321, 322 und 323 mit der Mitteilung außerhalb von Sitzungen 20-14725 am 12.11.2021 zur Kenntnis gegeben.

Das kartografische Liniennetz ist protokollarisch beim TOP 3.1 eingebunden.

Der Ausschuss nimmt die Mitteilung zur Kenntnis.

3.2. Stadtbahnausbau: Sachstandsbericht Campusbahn/Querum

20-14681

Die Mitteilung 20-14681 / TOP 3.2 und die Mitteilung 20-14670 / TOP 3.3 werden zusammengefasst erörtert.

Zur Campusbahn/Querum betont Stadtbaurat Leuer, dass man sich im Workshop-Prozess befindet. Der Rahmenantrag bildet den aktuellen Zwischenbericht/Werkstadtbericht ab. Es wird mindestens einen dritten, vielleicht auch einen vierten Workshop geben. Er begründet, warum die interessante Alternative über die Querumer Straße nicht weiterverfolgt wird. Die Nord-Süd-Verbindung könne keine gute Erschließung in Querum gewährleisten, wäre nicht besser als die jetzige Busanbindung und es komme zu keiner Verbesserung des Nutzens bzw. der Fahrgastpotentiale. Das bedeutet für dieses Projekt, dass auch die weiteren nicht ausgeschlossenen Trassen in einem Partizipationsprozess weiter untersucht werden. Auch

die Stadtbahnerschließung Querum gehe nur mit der Kopplung an die Campusbahn. Das Ergebnis sei derzeit noch offen. Entscheidungen werden zu einem späteren Zeitpunkt mit einer Vorlage der Verwaltung in den entsprechenden Gremien behandelt.

Den Rahmenantrag erwartet das Land Niedersachsen für Projekte, die sich aus verschiedenen einzelnen Projekten zusammensetzen, um die Zusammenwirkung und die Bündelung der einzelnen Projekte aufzuzeigen. Ein solcher Antrag werde häufig frühzeitiger gestellt als wir es tun. Die Verwaltung hat nun diesen Zeitpunkt gewählt, denn dadurch konnten noch viele Hinweise nach vielen guten konstruktiven Gesprächen mit dem Fördermittelgeber berücksichtigt werden. Nach Prüfung von Land und Bund gelangt das Projekt mit diesem Antrag von der Förderkategorie C in die Kategorie B. Die Kategorie A kann man erst durch die einzelnen Anträge der jeweiligen Projekte erreichen. Im Antrag sind alle weiteren Möglichkeiten für weiter zu untersuchende Trassen enthalten, da Erweiterungen des Antrags schwierig sind, andererseits kann man hinter Trassenvarianten des Antrags zurückbleiben. Der Antrag beinhaltet auch Bereiche, die der Rat bisher nicht beschlossen hat. Im Antrag wird der Grundsatzbeschluss 2017 abgebildet mit dem Sachstand und der Zusammenwirkung der einzelnen Projekte. Zudem wird auf Bereiche wie die verkehrliche und die städtebauliche Entwicklung, die gestaffelten Umsetzungszeiträume, betriebliche Effekte, Umweltwirkungen, Kosten, Finanzierung und Förderung eingegangen.

Stadtbaurat Leuer erwähnt aktuelle Aspekte/Veränderungen: Campusbahn/Querum (siehe oben) und in der Trasse Lehnendorf/Kanzlerfeld wird eine Trasse nach Lamme derzeit nicht ausgeschlossen, sondern mituntersucht werden.

Ratsherr Dr. Mühlnickel stellt Nachfragen zu den einzelnen Brückenvarianten und den Varianten C1 bis C4.

Herr Böttcher, Abt. 66.2, Teilprojektleiter Campusbahn/Querum, führt aus: Die Varianten bilden den Sachstand des zweiten Workshops, also Sommer 2019 ab. Es gibt drei Untersuchungsräume. Im Untersuchungsraum A sind die durchgehenden Varianten von der Hamburger Straße nach Querum, im Untersuchungsraum B die Varianten zur Erschließung der neuen Nordstadt und im Untersuchungsraum C die Varianten nach Querum über die Querumer Straße abgebildet. Bereits 2013 ist die eine Stadtbahn über die Querumer Straße zur Untersuchung vorgeschlagen worden. Mit dem Ratsbeschluss von Januar 2014 wurde diese Variante in den Untersuchungsumfang der neun Korridore mit aufgenommen und danach eingehend untersucht. In den Grundsatzbeschluss 2017 wurde diese Variante nicht aufgenommen. Gründe sind in den jeweiligen Beschlussvorlagen genannt. Im Rahmen der Bürgerworkshops erfolgten erneut offen verschiedenste NKI-Berechnungen, diese ergeben aber keinen veränderten Sachstand gegenüber den letzten Jahren: Der NKI kommt nicht der 1 nahe.

Ratsfrau Mundlos fragt: Ist die Campusbahn durch die Aue bereits im Rat beschlossen worden? Welche rechtlich bindenden Konsequenzen hat die Mitteilung zum Rahmenantrag?

Ratsfrau Mundlos führt aus, zur Trasse durch die Aue gebe es viele Bedenken, weil sie ein Landschaftsschutzgebiet durchschneidet. Wabe und Mittelriede werden in Mitleidenschaft gezogen. Es fehlen Aussagen zur Naherholung und zur klimatischen Betrachtung. Die Trasse durch die Aue betrachte sie als unbefriedigend, umweltschädigend und zu teuer.

Stadtbaurat Leuer antwortet: Es gibt keine Beschlusslage zur Brückenlösung. Die Machbarkeit im Rahmen des Grundsatzbeschlusses wird geprüft. Der Grundsatzbeschluss ändert sich mit diesem Sachstandsbericht nicht. Dem Grundsatzbeschluss folgend wurden Varianten, Kosten und Wirtschaftlichkeit geprüft. Dies erfolgt auch weiterhin. Eine Beschlussvorlage für den Rat zum weiteren Vorgehen gibt es nach Abschluss der beiden ausstehenden Bürgerworkshops. Umweltwirkungen und viele weitere Bereiche wie z. B. der Radverkehr werden betrachtet. Der Antrag bildet einen Rahmen, den man nicht überschreiten kann, aber dahinter zurückbleiben kann. Rechtlich bindend ist dieser Rahmenantrag nicht.

Ratsfrau Palm wirft die Frage auf, was ein Prüfauftrag nütze, wenn es keine Alternative gebe. Die Dimension der Brücke, wie sie im Rahmenantrag abgebildet ist, erschrecke. Große Vorbehalte gegen die Brücke seien auch in den Stadtbezirksräten Nordstadt und Wabe-Schunter-Beberbach vorhanden. Sie appelliert an die Verwaltung, alternative Möglichkeiten

zur Erschließung Querums zu finden, z. B. Ottenroder Straße oder Karlsruher Modell.

Für Frau Dr. Goclik ist es unverständlich, dass die Variante der Querumer Straße mit dem Argument herausfalle, dass immer eine ergänzende Busanbindung benötigt wird. Anstatt über eine Brückenlösung mit der Stadtbahn von West nach Ost durch Querum zu fahren, sei es praktischer, die Erschließung von der Querumer Straße im Wechsel nach Westen (Holzmoor) und nach Osten in die Dibbesdorfer Straße sicherzustellen. Die Abdeckung sei dabei größer. Die Führung durch die Aue widerspreche sich mit vielen anderen Planungen:

- Co-Living Campus, der grün erhalten bleiben soll
- die Aue selbst, die Landschaftsschutzgebiet ist
- besonders für Variante, die erst längs und dann quer durch das LSG verläuft
- Naturbereich, der im Rahmen von Holzmoor-Süd ausgewiesen wurde
- führt durch die Bereiche im zukünftigen Baugebiet Holzmoor-Nord, die als Ausgleichsflächen dienen sollen
- Bereich der geplanten Wendeschleife an der Dibbesdorfer Straße bereits Ausgleichs- und Ersatzfläche
- westlich davon frisch angelegte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für das Baugebiet Dibbesdorfer Straße werden wieder zerschnitten

Frau Dr. Goclik bittet um Auskunft, in welchem Umfang die Umweltwirkungen einer derartigen Brücke bisher berücksichtigt wurden.

Ratsherr Prof. Dr. Dr. Büchs bittet, zeitnah Unterlagen zu den Umweltwirkungen der einzelnen Trassenvarianten vorzulegen. Im Laufe des Planungsverfahrens komme diese Analyse zu spät. Er stellt Fragen zur Variante A-1 zur bereits vorhandenen Brücke und zur Variante B-2 Siegfriedstraße/Beethovenstraße.

Stadtbaurat Leuer antwortet, dass nach der Standardisierten Bewertung bewertet wird. Darin ist vorgegeben, welche verkehrlichen und welche Umweltwirkungen einfließen sollen. Bezüglich einer frühzeitigen Einbindung betont er, sich in der Machbarkeitsstudie zu befinden. Die Verwaltung arbeite transparent und lade die Politik zu den Workshops ein. Die kritische Betrachtung werde wahrgenommen, gleichzeitig führe man den Auftrag zum Grundsatzbeschluss aus und berichte übersichtlich alle positiven und problematischen Wirkungen.

Zur Brückenlösung A-1: Die alte Brücke der Schuntertalbahn der Braunschweigischen Landeseisenbahngesellschaft gibt es nicht mehr, lediglich noch den Damm. Die Variante A-1 ist eine von vielen denkbaren Varianten, die auch von den Bürgerinnen und Bürgern zugetragen wurden. Auch diese werden derzeit geprüft und dann alle Varianten vergleichend dargestellt. Zur Variante B-2: Auch die Anbindung der Trasse an die Siegfriedstraße ist offen. Entlang der Bienroder Weg zu fahren ist denkbar, wenn auch verkehrlich schwierig. Auch eine Trasse durch Co-Living ist unter Umständen denkbar, aber baulich schwierig. Grundsätzlich ist es auch denkbar, durch die Beethovenstraße zu fahren. Es gibt für alle Varianten Vor- und Nachteile und wirtschaftliche Effekte. Die Reisezeiten der Linie zum Endpunkt Stadion mit einem großen Bogen haben nachteilige Auswirkungen. Stadtbaurat Leuer kündigt an, alle Varianten im weiteren Prozess zu betrachten und zu vergleichen.

Ratsherr Dr. Mühlnickel ist grundsätzlich für die Förderung des ÖPNV, aber für eine verträgliche Lösung. Er schlägt einen Ortstermin vor. Die Verträglichkeit mit Co-Living Campus bei einigen Varianten sei zweifelhaft: Bei der Variante B-2 Bienroder Weg wäre das Gebiet gar nicht angebunden. Bei der Variante A-4, die mitten durch das Gebiet führt, gebe es eine sehr große Zerschneidung, zumal sich die Rampe zur Höhenentwicklung negativ darstelle. Das Verfahren sei jetzt für viele Bürgerinnen und Bürger problematisch geworden. Der Antrag sei eine Positionierung. Mitten in der Workshopphase werde der Diskussionsprozess unterbrochen. Man hätte erst die offenen Fragen der Bürgerinnen und Bürger zur Campusbahn klären müssen, um dann eine Positionierung in den Rahmenantrag aufzunehmen. Zudem müsse man die Umweltwirkungen einfließen lassen. Es wird schon lange eine Umgestaltung der Querumer Straße/Bienroder Straße angestrebt. Im Frühjahr 2021 wird dazu ein Planungskonzept erwartet. Warum könne man das nicht integrieren, um dann Fördermittel für die Stadtbahn einzuwerben. Ratsherr Dr. Mühlnickel sieht noch viel Beratungsbedarf zum Vorgehen. Bürgerinnen und Bürger sollen nach seiner Ansicht erst in einem geeigneten Format, z. B. Videokonferenz, einbezogen werden und dann ein Antrag formuliert werden.

Ratsfrau Palm würde einen Ortstermin, bestenfalls mit dem Fahrrad im Frühjahr 2021, befürworten, sofern pandemiebedingt möglich. Sie fragt, inwieweit eine zeitnahe Bürgerbeteiligung und Kontaktaufnahme mit Anliegern, ggf. in digitaler Form, möglich sei.

Ratsherr Manlik bemängelt, der Ausschluss der Querumer Straße komme einer Vorzugsvariante zur Brückenlösung gleich. Die Campusbahn bis an die Brücke Pepperstieg zu führen, berge zwei Vorteile: Erschließung des Bereichs westlich des Landschaftsraumes und eine fußläufige Anbindung für die westlichen Anlieger Querums. Ein Bus in Querum mit sinnvoller Streckenführung und geeignetem Takt könne gegebenenfalls Zubringer zur Wendeschleife nahe Pepperstieg sein.

Ratsfrau Mundlos bittet die Verwaltung, die kritischen Signale zur Brückenlösung wahrzunehmen, damit nicht unnötig viel Energie, Zeit und Geld in eine Planung gesteckt werde, die am Ende nicht die beste Lösung im Sinne aller Beteiligten darstelle. Sie bittet zu vermerken:

1. Eine Betrachtung der klimatischen Auswirkungen soll zeitnah vorgelegt werden.
2. Eine Betrachtung der Auswirkungen auf die Zukunft des Landschaftsschutzgebietes soll zeitnah vorgelegt werden.

Frau Dr. Goclik bittet, weitere Alternativen zu prüfen, beispielsweise eine Kleinbusanbindung über Ottenroder Straße/Pepperstieg und eine zusätzliche Buslinie zur Erschließung der Neubaugebiete.

Ratsfrau Jalyschko merkt an, dies sei keine fertige Planung und es gebe noch keine eindeutige Empfehlung zum Verlauf der Trasse. Die Kritik an der Brückenlösung sei berechtigt, es bestehe aber die Sorge, dass der Anschluss Querum an die Stadtbahn in Frage gestellt werden könnte.

Stadtbaurat Leuer bestärkt, es gebe derzeit keine Vorzugsvariante. Man suche wie bereits in den letzten zwei Jahren im Rahmen der Workshops weiter nach Lösungen wie ein Anschluss Querum funktionieren kann.

Der Rahmenantrag setzt lediglich das Signal zur weiteren Prüfung. Auch Änderungen sind zugelassen. Aus Sicht der Verwaltung erfolgt der Rahmenantrag zum richtigen Zeitpunkt im Sinne aller Teilprojekte.

Zum Thema Bürgerbeteiligung: Aus zwei Gründen hat der dritte Workshop bisher noch nicht stattgefunden: Es gab viele Ideen aus den vorherigen Veranstaltungen, die erst abgearbeitet werden mussten und müssen. Zu Zeiten der Corona-Pandemie ist eine solche Veranstaltung nicht einfach. Sobald alles abgearbeitet ist und die Lage es zulässt, möchte die Verwaltung den dritten Workshop durchführen. Die Kritik und die Sorgen der Bürgerinnen und Bürger und der Politik werden ernst genommen, gleichzeitig müsse das Thema weiter bearbeitet werden. Dabei werden auch immer die Umweltwirkungen mitgedacht.

Zur Frage nach einer Anbindung Querums ohne Brücke: Dies ist nur möglich, wenn die Stadt Braunschweig dies komplett selbst finanzieren würde, was unwahrscheinlich ist. Alternative Varianten zur Anbindung Querums unter Berücksichtigung der derzeitigen Förderkulisse gibt es nicht. Die Verwaltung teilt mit, dass es für eine Stadtbahn nach Querum ohne ein Brückenbauwerk derzeit noch keine Lösung gibt.

Für Frau Dr. Goclik ist es nicht detailliert und transparent genug dargestellt, warum die Strecke nach Querum so einen schlechten NKI hat. Zumindest die Umweltwirkungen seien doch mit der Trasse über die Querumer Straße und Bevenroder Straße erträglich.

Stadtbaurat Leuer betont, das Ergebnis zum NKI der Querumer Straße sei aufarbeitbar. Man versuche eine transparentere Darstellung in der weiteren Bearbeitung. Es gebe kein Interesse der Verwaltung, Informationen zurückzuhalten.

Ratsherr Dr. Mühlnickel würde sich über eine Modellierung der Brücke freuen, um sich ein genaueres Bild machen zu können. Er fragt, ob es für die alternativen Varianten andere Fördermitteltöpfe, gegebenenfalls auch mit anderen Förderquoten, gebe.

Ratsfrau Schneider hält einen Ortstermin und eine Modellierung für unnötig, wenn doch klar

sei, dass die Brückenvariante abgelehnt werde.

Ratsfrau Jalyschko findet einen Ortstermin gut, um sich möglichst ergebnisoffen dem Thema zu nähern.

Ratsherr Kühn bittet, die Variante mit einer Wendemöglichkeit an der Beethovenstraße zu untersuchen.

Stadtbaurat Leuer führt aus, dass auch Trassen untersucht werden, die im Bereich Campus-Ost oder Campus-Nord mit einer Wendeschleife enden. Dies wird auch jetzt schon betrachtet, allerdings könne hierzu noch kein Ergebnis mitgeteilt werden. Die Einbindung der Bevölkerung mittels eines digitalen Workshops wird geprüft.

Protokollnotiz: Bürgermitglied Becker verlässt die Sitzung um 19:06 Uhr. Ratsherr Möller verlässt die Sitzung um 19:07 Uhr.

Der Ausschuss nimmt die Mitteilung zur Kenntnis.

3.3. Stadtbahnausbau - Rahmenantrag 20-14670

Die Aussprache zu diesem TOP 3.3 ist unter TOP 3.2 / Mitteilung 20-14681 dargestellt.

Der Ausschuss nimmt die Mitteilung zur Kenntnis.

3.4. Mündliche Mitteilung zur Umgestaltung des Hagenmarktes

Stadtbaurat Leuer berichtet zum Sachstand. An einer Planänderung am Entwurf mit mehr Grünflächen und mehr Bäumen, ohne die Grundzüge der Planung zu verändern, wird gearbeitet. Es folgt eine Ergänzungsvorlage, zur Sitzung am 02.12.2020 oder später. Offene Fragen der Fraktionen werden zeitnah außerhalb von Sitzungen beantwortet, sofern es in diesem Stadium der Planung möglich ist.

Herr Gedrowitz bittet um eine barrierefreie Gestaltung inklusive taktiler Elemente für Sehbehinderte.

Der Ausschuss nimmt die mündliche Mitteilung zur Kenntnis.

4. Anträge

Es liegen keine Anträge vor.

5. Weiteres Vorgehen zur Stadtstraße Nord 20-14639

Ohne Aussprache mit Eröffnung der Sitzung zurückgestellt bis zur Sitzung am 02.12.2020.

5.1. Änderungsantrag zu Ds. 20-14639: Weiteres Vorgehen zur Stadtstraße Nord 20-14870

Ohne Aussprache mit Eröffnung der Sitzung zurückgestellt bis zur Sitzung am 02.12.2020.

5.2. Weiteres Vorgehen zur Stadtstraße Nord - Änderungsantrag zu DS 20-14639 20-14873

Ohne Aussprache mit Eröffnung der Sitzung zurückgestellt bis zur Sitzung am 02.12.2020.

6. Planfeststellung nach dem Niedersächsischen Straßengesetz 20-14511 Neubau der Okerbrücke Leiferde in Braunschweig

Es liegen nach kurzer Einleitung durch Stadtbaurat Leuer keine Wortmeldungen vor.

Protokollnotiz: Ratsmitglieder Mundlos und Kühn verlassen die Sitzung um 19:17 Uhr. Ratsherr Kühn nimmt ab 19:19 Uhr, nach der Abstimmung zu TOP 6, wieder an der Sitzung teil.

Beschluss:

„Der Stellungnahme der Stadt Braunschweig zum Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Okerbrücke Leiferde in Braunschweig (Anlage) wird zugestimmt.“

Abstimmungsergebnis:

Dafür: 11 Dagegen: 0 Enthaltungen: 0

7. Gewährung von Fördermitteln der Kommunalen Wohnraumförderung 20-14756

Ausschussvorsitzende Palm und Stadtbaurat Leuer freuen sich über die positive Signalwirkung. Es liegen keine weiteren Wortbeiträge der Ausschussmitglieder vor.

Beschluss:

Für die Gewährung von Zuschüssen an die Braunschweiger Baugenossenschaft eG sowie die Baugenossenschaft Wiederaufbau eG werden vorbehaltlich der Bewilligung des jeweiligen Förderdarlehens des Landes Niedersachsen als kommunale Wohnraumförderung Mittel in Höhe von insgesamt 1.122.412,20 € bereitgestellt.

Abstimmungsergebnis:

Dafür: 12 Dagegen: 0 Enthaltungen: 0

8. Anfragen

8.1. Überdachtes und sicheres Fahrradparken in der Innenstadt 20-14653

Der Ausschuss nimmt die vorab einsehbar gemachte Stellungnahme ohne Wortbeiträge zur Kenntnis.

8.1.1. Überdachtes und sicheres Fahrradparken in der Innenstadt 20-14653-01

Vor der Sitzung einsehbar gemacht. Der Ausschuss nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

8.2. Rahmenkonzept zur Bevorrechtigung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV): Sachstandsanfrage 20-14746

Der Ausschuss nimmt die vorab einsehbar gemachte Stellungnahme ohne Wortbeiträge zur Kenntnis.

8.2.1. Rahmenkonzept zur Bevorrechtigung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV): Sachstandsanfrage 20-14746-01

Vor der Sitzung einsehbar gemacht. Der Ausschuss nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

8.3. E-Mobilität Busse: Umrüstung von Dieselnissen 20-14747

Der Ausschuss nimmt die vorab einsehbar gemachte Stellungnahme ohne Wortbeiträge zur Kenntnis.

8.3.1. E-Mobilität Busse: Umrüstung von Dieselnissen 20-14747-01

Vor der Sitzung einsehbar gemacht. Der Ausschuss nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Ausschussvorsitzende Palm schließt die Sitzung um 19:20 Uhr.

gez. Palm

gez. Leuer

gez. Matoš

Ausschussvorsitz
Palm

Stadtbaurat
Leuer

Geschäftsführung
Matoš

ARTIKEL

Mehr Geld für Investitionen in den Öffentlichen Personennahverkehr



Quelle: AdobeStock / Oleksandr

Mehr Mittel für den Öffentlichen Personennahverkehr: Mit einer Novelle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) möchte Andreas Scheuer, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, schnell und unbürokratisch dringende Investitionen in den Neu- und Ausbau des Nahverkehrs ermöglichen.

Bundesminister Scheuer:

„Wir wollen den Öffentlichen Personennahverkehr noch attraktiver und moderner machen. Mit unserer Novelle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes sorgen wir dafür, dass künftig deutlich mehr Mittel für dringende Investitionen in den Neu- und Ausbau im Nahverkehr zur Verfügung stehen. Davon profitieren die Verkehrsunternehmen, Städte und Kommunen. Sie können die Bundesmittel schnell und unbürokratischer investieren. Das Geld kommt damit sofort bei den Bürgern an.“

Was ist das Ziel?

- Die GVFG-Novelle ist ein deutlicher Attraktivitätsschub für den ÖPNV.
- Ziel ist, dass die aufsteigenden GVFG-Mittel schnell und sinnvoll investiert werden können – so dass der ÖPNV und die Bürger direkt davon profitieren.

In welchen Schritten werden die GVFG-Bundesmittel erhöht?

- Die Mittel zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG) verdoppeln sich im kommenden Jahr von derzeit 332 auf 665 Millionen Euro.
- Ab 2021 werden die GVFG-Mittel noch weiter erhöht, auf dann 1 Milliarde Euro jährlich.
- Im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 werden ab 2025 die Mittel 2 Milliarden Euro jährlich betragen.

Was ändert sich konkret?

- Derzeit dürfen GVFG-Mittel ausschließlich für den Neu- und Ausbau verwendet werden.
- Künftig stehen die Mittel (nachrangig) auch für Sanierungsprojekte zur Verfügung.
- Das bedeutet konkret: Verkehrsunternehmen, Städte und Kommunen können z.B. U-Bahnhöfe modernisieren, Treppenaufgänge renovieren, tropfende Decken sanieren oder Tunnel ausbessern.

Was sind die wichtigsten Eckpunkte der GVFG-Novelle?

- Der Fördersatz des Bundes wird von 60 auf 75 Prozent erhöht, sofern eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgt. In anderen Fällen beträgt der Fördersatz bis zu 60 Prozent.
- Vorhaben werden künftig ab einer Größenordnung von 30 Millionen Euro gefördert (bislang: 50 Millionen Euro), in Einzelfällen wird die Grenze sogar bis auf 10 Millionen Euro gesenkt. Dies ermöglicht, dass die Mittel an noch mehr Stellen als bisher sinnvoll eingesetzt werden können, so dass noch mehr Bürger hiervon direkt profitieren.
- Die Novelle beinhaltet außerdem Erleichterungen zur Darlegung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens.
- Zusätzlich wird auch die Grunderneuerung bestehender Anlagen förderfähig („Bestandssanierung“). Hintergrund: Zu einem attraktiven ÖPNV gehört auch die Sicherstellung des weiteren Betriebs bestehender Anlagen.

Wie sieht der Zeitplan aus?

- Der Referentenentwurf geht in Kürze in die Ressortabstimmung.
- Danach folgt die Länder- und Verbändeanhörung, so dass die Änderungen baldmöglichst in Kraft treten können.

Hintergrundinformationen:

- Der ÖPNV leistet einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen und modernen Mobilität und wird daher vom Bund (trotz der originären Zuständigkeit der Länder und Kommunen) in erheblichem Maße finanziell unterstützt.
- Allein durch die Regionalisierungs- und Entflechtungsmittel sowie durch das GVFG-Bundesprogramm erbringt der Bund gegenwärtig mehr als 9 Milliarden Euro jährlich.
- Die Zuständigkeit für die Planung, Ausgestaltung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV liegt bei den Ländern bzw. den Kommunen.
- Diese sind am besten in der Lage, ihren örtlichen Gegebenheiten entsprechend die richtigen Maßnahmen für die mit dem Stadt- und Regionalverkehr zusammenhängenden Herausforderungen zu ergreifen.

Im Einzelnen:

- Regionalisierungsmittel: In der vergangenen Legislaturperiode wurden bereits die Regionalisierungsmittel erhöht und dynamisiert. Sie betragen in den Jahren 2016 bis 2031 mehr als 150 Milliarden Euro.
- Entflechtungsmittel: Im Rahmen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen wurde festgelegt, dass die Länder ab 2020 statt der Entflechtungsmittel einen höheren Anteil am Umsatzsteueraufkommen erhalten. Entscheidend ist, dass die Länder diese Mittel auch tatsächlich zu Gunsten des ÖPNV einsetzen.

ARTIKEL

Heute fahr' ich Öffis

Bundesmittel für öffentlichen Nahverkehr werden massiv aufgestockt



Quelle: BMVI

Der Deutsche Bundesrat hat heute zwei von **Bundesminister Andreas Scheuer** vorgelegten Gesetzentwürfen zur Verbesserung des Nahverkehrs in Deutschland zugestimmt.

Mit den Neuregelungen werden wichtige Vorhaben aus dem Koalitionsvertrag und dem Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung umgesetzt.

Bundesminister Scheuer:

„Wir wollen einen guten öffentlichen Nahverkehr in Deutschland. Der Bund fördert künftig noch intensiver und bürgernah das Prinzip: Heute fahr' ich Öffis. Das beginnt vor der Haustür – in Tram oder Bahn. Wir wollen den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel besser ermöglichen. Dafür braucht es attraktive Aha-Angebote vor Ort. Das gab es so noch nie: Wir werden die Bundesmittel für öffentlichen Nahverkehr massiv auf Rekordniveau aufstocken. Viele Milliarden zusätzlich, mit denen die Länder mehr Zugfahrten auf der Schiene bestellen, verstärkt investieren, Fahrzeuge kaufen oder Ausbildungs-Tickets günstiger machen können. Mit dem man Straßenbahnen, Hoch- und U-Bahnen neu- und ausbauen oder grundsaniern kann.“

Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG)

Sachinformationen

Demnach sollen die Mittel des Bundes für den öffentlichen Personennahverkehr v.a. auf der Schiene (sog. Regionalisierungsmittel) in den kommenden Jahren sukzessive steigen. Die Länder, die für den Regionalverkehr zuständig sind, erhalten dadurch zusätzliche Planungssicherheit und Finanzierungsmöglichkeiten.

Derzeit erhalten die Länder vom Bund in diesem Jahr schon mehr als 8,8 Milliarden Euro. Die Mittel steigen jährlich um 1,8 %.

Nach **Scheuers** Gesetzentwurf erhalten die Länder in den Jahren **2020 bis 2023 insgesamt rund 1,225 Milliarden Euro zusätzlich**. Auch diese Mittel steigen um 1,8 % jährlich. Dies ergibt bis 2031 eine Erhöhung um insgesamt rund 5,248 Milliarden Euro.

Die Regionalisierungsmittel können von den Ländern u.a. für folgende Zwecke bedarfsgerecht eingesetzt werden:

- Bestellungen von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr
- Investitionen in die Infrastruktur
- Fahrzeuge für Regionalverkehr Schiene
- Öffentlicher Personennahverkehr (Verkehre, Anlagen, Fahrzeuge)
- Verkehrsmanagement

2. Änderung des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Sachinformationen

Was sind die GVFG-Mittel?

- Mit den Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) unterstützt das BMVI in erheblichem Maße Investitionen in den umweltfreundlichen schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) - trotz der originären Zuständigkeit der Länder und Kommunen für die Planung, Ausgestaltung, Organisation und Finanzierung.
- Die Mittel des GVFG dürfen u.a. verwendet werden für den Neu- und Ausbau von Verkehrswegen für z.B. Straßenbahnen, Hoch- und U-Bahnen und Eisenbahnen.

Was ist das Ziel der Novelle?

- Die GVFG-Novelle bietet noch mehr Möglichkeiten den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiver und leistungsfähiger zu machen.
- Die Mittel des GVFG dürfen u.a. verwendet werden für Neu- und Ausbau, von Verkehrswegen für z.B. Straßenbahnen, Hoch- und U-Bahnen und Eisenbahnen.

Was sind die wichtigsten Änderungen der GVFG-Novelle?

- Die Mittel zur Förderung des schienengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs verdoppeln sich bereits in diesem Jahr von bisher 332 auf 665 Millionen Euro.
- Ab 2021 werden die GVFG-Mittel noch weiter erhöht, auf dann 1 Milliarde Euro jährlich.
- Im Rahmen des Klimaschutzprogramms werden ab 2025 die Mittel 2 Milliarden Euro jährlich betragen. Sie werden dann zudem um 1,8 Prozent jährlich dynamisiert.
- Die Mittel können künftig - nachrangig zu Neu- und Ausbau - auch verwendet werden für Vorhaben der Grunderneuerung. Verkehrsunternehmen, Städte und Kommunen können z.B. U-Bahnhöfe, Treppenaufgänge, Decken, Tunnel grunderneuern.
- Der Neu und Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs wird als eigenständiges Förderziel festgelegt. Die Mindestvorhabengröße wird auf 10 Mio. € abgesenkt (bisher förderfähig nur als Bestandteil einer Strecke).
- Die Reaktivierung oder Elektrifizierung von Schienenstrecken wird als eigenständiges Förderziel festgelegt. Die Mindestvorhabengröße wird auf 10 Mio. € abgesenkt.
- Der Fördersatz des Bundes wird grundsätzlich von 60 auf 75 Prozent erhöht, sofern eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung erfolgt.
- Vorhaben werden künftig ab einer Größenordnung von 30 Millionen Euro gefördert (bislang: 50 Millionen Euro in vielen Fällen wird die Grenze sogar bis auf 10 Millionen Euro gesenkt. Dies ermöglicht, dass die Mittel an noch mehr Stellen als bisher sinnvoll eingesetzt werden können, so dass noch mehr Bürger hiervon direkt profitieren.

Die Novelle beinhaltet außerdem Erleichterungen zur Darlegung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens.

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

BMVI erhält zusätzlich rund 6 Milliarden Euro für Klimaschutz-Maßnahmen
(<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/klimaschutzmassnahmen.html>)

Video Animation "Heute fahr ich öffis" - Download (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Video/Download/heute-fahr-ich-oefis.mp4?__blob=publicationFile)

FILETYPEMP4, 5 MB, NICHT BARRIEREFREI