

Mitteilung an Bezirksvertretung Sennestadt zur Sitzung am 27.01.2022

An 163

Das Amt für Verkehr teilt in Abstimmung mit moBiel zum Prüfauftrag „Stadtbahnplanung – Zusätzliche Variante“ mit der Drucksachenummer 2610/2020-2025 mit:

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Nahverkehrskonzept für Senne und Sennestadt wurden bereits Vorschläge von Bürger*innen, die eine Erweiterung nach Dalbke anregen, untersucht. Unter den gegenwärtigen Voraussetzungen ist jedoch eine StadtBahn-Verlängerung nach Dalbke oder nach Schloß Holte unter Betrachtung aller Belange nicht optimal und somit nicht realisierbar. Es wurden alle möglichen und vorgeschlagenen Endpunkte in Dalbke geprüft. Hierbei handelt es sich um den Endpunkt auf Höhe der Holzhandlung (Variante 2b), einen Endpunkt in Höhe DMG Mori (Variante 3a, wie von der Bezirksvertretung vorgeschlagen), eine Variante mit dem Endpunkt an der Dalbker Straße sowie eine weitere Variante (3) in Heideblümchen, wie bei der Bürgerbeteiligung vorgeschlagen. Alle StadtBahn-Varianten, die Dalbke erschließen, schneiden bei der normierten Bewertung schlechter ab, als die Vorzugsvariante(n) und ändern nichts an der bereits vorgestellten Reihenfolge/Platzierung der ersten Plätze der Varianten.

Bei einer Führung nach Dalbke oder Schloß Holte ist der potentielle Fahrgastzuwachs gering im Vergleich zu den zusätzlichen Kosten der StadtBahn-Trasse. Für die Bewertung des Nachfragepotenzials wird der Einwohnergleichwert (EGW) pro Kilometer als maßgebender Faktor herangezogen. Der Einwohnergleichwert gibt an, wie viele Einwohner*innen, bezogen auf die zusätzlichen Kosten für die StadtBahn-Trasse, an die StadtBahn angebunden werden. In dem Einwohnergleichwert sind neben Einwohner*innen auch Arbeitsplätze und Schulplätze (weiterführende Schulen) im Einzugsbereich von 400m enthalten. Bei allen Varianten, die eine Verlängerung nach Dalbke beinhalten (Variante 2, 2b, 3 und 3a), ist der Einwohnergleichwert/km niedriger als bei den vier Varianten, die genauer betrachtet worden sind. Vor allem die Vorzugsvariante „Am Stadion“/„Alsterweg“ besitzt mit einem Einwohnergleichwert/km von knapp 3.000 EGW/km deutlich mehr Nachfragepotenzial als die Dalbke-Variante mit dem höchsten EGW (Variante 2b „Dalbke-Tellenbröcker“ (Holzhandlung) mit 2.645 EGW/km). Das negative Nutzen-Kosten-Verhältnis begründet sich außerdem durch die lange StadtBahn-Führung außerhalb von bebauten Gebieten.

Für eine mögliche Förderfähigkeit sind nicht nur die Baukosten und die Wirtschaftlichkeit relevant, auch die Eingriffe in besonders schützenswerte Gebiete nehmen eine zentrale Rolle bei der Bewertung ein. Nach derzeitigem Stand erfordert eine Weiterführung nach Dalbke eine Beanspruchung von Flächen des alten Friedhofes. Darüber hinaus würde die StadtBahn-Trasse nach Dalbke sowohl Wasserschutzgebiete als auch schützenswerte Naturgebiete queren und somit einen Flächenverbrauch auf sensiblen Flächen (z.B. nördlich der Paderborner Straße sowie an den Endpunkten) zur Folge haben. Dieser Aspekt verringert die Chancen auf eine mögliche Baugenehmigung. Aufgrund der aufwändigen Knotenpunktgestaltung führt eine StadtBahn-Verlängerung entlang der Paderborner Straße über den Ramsbrockring hinaus zusätzlich zu erhöhten Baukosten. Der in allen Varianten vorgesehene Kreisverkehr am Ramsbrockring würde mit einer querenden StadtBahn an Kapazität verlieren und seine Gestaltung wäre deutlich komplexer.

Weitere Kriterien der Bewertungsmatrix (siehe Anlage), wie z.B. Reisezeit, Umstiege und Einsparung Busverkehr sind bei den Varianten einer StadtBahn-Verlängerung nach Dalbke neutral (mit 0) bewertet, sind aber im Vergleich zu der Vorzugsvariante auch in diesen Punkten schlechter. Die Fahrgastpotenziale sind in der Sennestadt Nord höher als in Dalbke. Die Erfahrung zeigt, dass der Ersatz nachfragestarker Buslinien ein Erfolgsfaktor für die Erweiterung des Stadtbahnnetzes ist. Laut Nahverkehrsplan und bisherigen Verkehrsuntersuchungen sind keine Potenziale für eine angebots- und nachfragestarke Buslinie nach Dalbke (bspw. Hauptlinie im 10 Minutentakt) vorhanden. Die Linie 135 dahingegen weist dieses Angebots- und Nachfrageniveau auf und ihr Korridor bietet somit das höchste Potenzial für eine StadtBahn-Verlängerung nach Sennestadt.

Grundsätzlich sind alle Varianten, die bei einer Nutzen-Kosten-Untersuchung über dem Wert 1,0 liegen, förderwürdig. Für das anschließende Planfeststellungsverfahren ist eine detaillierte Bewertung aller Belange notwendig. Die bereits vorgestellte Vorzugsvariante kristallisiert sich bei der Bewertung in allen Kriterien am besten heraus und hat somit die höchsten Chancen, auf eine erfolgreiche Genehmigung und Förderung, sodass diese weiterhin geplant wird.

Die ausführliche Bewertungsmatrix der Stadtbahnführungen finden Sie auf der Website moBiel.de/Mobilitätslinie unter den Downloads.

Eine Untersuchung der möglichen P+R Standorte wird für die Vorzugsvariante Am Stadion zurzeit vom Gutachterbüro durchgeführt. Für die Nutzen-Kosten-Untersuchung in der derzeit gültigen Fassung (Standi 2016) spielen P+R-Anlagen allerdings keine Rolle. Somit ist die Untersuchung der P+R Standorte unabhängig von der Bewertung der jeweiligen StadtBahn-Endpunkte zu sehen.

i.A.

Lewald