

Gedanken zum Thema Transparenz im Planungsprozess der Braunschweiger Stadtbahn

Seit mehreren Wochen wird in den Braunschweiger Medien über das Thema Campusbahn berichtet. Zuletzt wurde über die Ergebnisse des Planungs- und Umweltausschusses (PLUA) zu diesem Thema informiert. Der PLUA fordert unter anderem die Verwaltung auf, den aktuellen Stand zum Thema Campusbahn/Querum, sowie die bisher getroffenen Entscheidungen zum Ausschluss von Streckenführungen transparent zu machen und dies sowohl der Politik als auch der Öffentlichkeit darzustellen. Wir, die Querumer Bürgerinitiative LeHoWa, begrüßen diesen Beschluss zu mehr Transparenz im Planungsprozess des Stadtbahnausbaus ausdrücklich! Immerhin ist der letzte Bürgerworkshop zur Campusbahn/Querum schon mehr als 20 Monate her und es wurden z.B. in der Zwischenzeit, für die Politik und die Öffentlichkeit nicht nachvollziehbar, Streckenführungen ausgeschlossen, ohne die Hintergründe transparent zu machen.

Warum ist Transparenz so wichtig?

Die Planer der Stadtverwaltung, der BSVG und auch der beauftragten Ingenieurbüros müssen sich bei ihren Planungen an das bestehende „Regelwerk“ halten. Dies umfasst z.B. die „Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen“ oder auch ein Bundesgesetz, welches die Randbedingungen für die Erlangung von Fördermitteln festlegt. Dieses sogenannte GVFG („Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz“) enthält zum einen Vorgaben für förderfähige Trassenausführungen und zum anderen schreibt es ein Verfahren, die sogenannte „Standardisierte Bewertung“, zur Bewertung der ausgeplanten Trassen vor.

Fördergelder werden seitens des Bundesverkehrsministeriums nur bewilligt, wenn auch alle Bedingungen durch das Stadtbahnprojekt erfüllt werden.

Da das Braunschweiger Stadtbahnprojekt zwingend auf diese Fördergelder angewiesen ist – die Förderquote des Bundes beträgt bis zu 75% und das Land Niedersachsen hat in der Vergangenheit weitere 15% der Kosten übernommen – ist es verständlich, dass diese Randbedingungen entscheidenden Einfluss auf die Planungen haben. Denn wieso sollten von den Planern Trassen geplant werden, die letztendlich keine Chance auf eine Finanzierung und somit Realisierung besitzen?

In den Bürgerworkshops zur Campusbahn Ende 2018 und im Sommer 2019 wurde immer wieder betont, dass gemäß GVFG nur Trassen gefördert werden, wenn diese ausschließlich „auf besonderem Bahnkörper geführt werden“ [GVFG, §2, Stand 2015]. Eine Trassenführung auf der Straße, wie sie z.B. in der Gliesmaroder Straße oder auch in der Fallersleber Straße heute bereits in Braunschweig zu finden ist, wäre demnach nicht förderfähig. Der Lösungsraum für sinnvolle Trassenführungen wird durch diesen Zwang enorm eingeschränkt.

Diese transparente Kommunikation über bestehende Zwänge ist der Schlüssel zum Erfolg. Erst wenn die Zwänge transparent gemacht werden, hat man die Möglichkeit sie aus dem Weg zu räumen. Dies wiederum kann aber nicht die Aufgabe der Planer sein. Hier kommt die Politik ins Spiel!

Die Bürgerinitiative LeHoWa hat die transparente Kommunikation in den Bürgerworkshops zum Anlass genommen, verantwortliche Politiker auf Landes- und Bundesebene zu diesem in unseren Augen nicht mehr zeitgemäßen Zwang „besonderer

Bahnkörper“ im GVFG anzuschreiben. Wir haben aufgezeigt, welche Konsequenzen dieser Zwang in Städten zur Folge haben kann. Will man Straßen nicht stilllegen, fallen diesem Zwang nach einer Ausführung mit einem separaten Bahnkörper in unseren eng bebauten Städten zwangsläufig die wenigen, verbliebenen wertvollen innerstädtischen Grünflächen zum Opfer. In den Braunschweiger Stadtbahnplanungen wird für den Anschluss Querums z.B. eine separate Trassenführung durch ein schützenswertes innerstädtisches Landschaftsschutzgebiet diskutiert. Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Bundestages, Herr Cem Özdemir, sagte uns hierbei seine Unterstützung zu. Die Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen beantragten schließlich in der Verkehrsausschusssitzung im Januar 2020 diesen Passus in seiner bisherigen Form zu streichen.

In der Neufassung des BSVG im Juni 2020 ist dieser Zwang so nun nicht mehr vorhanden. Die Formulierung wurde erweitert und lautet nun: „... überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherstellen“ [GVFG, §2, Stand 2020]. Nun ist es also auch möglich, Trassen auf Straßen zu führen, wenn man sicherstellt, dass durch z.B. entsprechende Ampelschaltungen die Straßenbahn immer bevorzugt wird, also nie im Stau steht.

Diese Änderung ermöglicht nicht nur mehr Freiheiten bei Überlegungen zu alternativen verkehrlichen Anschlüssen von Querum, ohne eine separate Trasse durch ein Landschaftsschutzgebiet zu führen, sondern bietet neue Chancen für das gesamte Braunschweiger Stadtbahnprojekt!

Ob nun die Bürgerinitiative LeHoWa maßgeblich hierzu beigetragen hat oder nur einer von vielen war, welche die Politik auf diesen unglücklichen Zwang hingewiesen haben, wissen wir nicht. Aber das ist auch unerheblich.

Denn entscheidend ist, dass eine Transparenz im Planungsprozess dazu führen kann, dass Zwänge auch aufgehoben werden können und somit den Lösungsraum weiten und die Realisierung der besten Lösung greifbar machen. Die beste Lösung darf keine nur bestmögliche unter den vorhandenen Zwängen sein, die beste Lösung muss die absolut beste für die Braunschweiger BürgerInnen und für die Herausforderungen vor Ort sein!

Auch das entscheidende Verfahren der „Standardisierten Bewertung“ wurde bereits überarbeitet und befindet sich derzeit in einer Evaluierungsphase im Rahmen eines Forschungsprojektes. Auch wenn es noch nicht final veröffentlicht wurde, so haben wir durch die fehlende Transparenz in den letzten 20 Monaten vielleicht die Chance vertan auch hier entscheidende Zwänge aufzuheben.

Die Planungs- und Realisierungsphase beim Stadtbahnausbau nimmt bis zu 10 Jahre in Anspruch, die errichtete Infrastruktur hat einen Abschreibungszeitraum von teilweise bis zu 100 Jahren. Wenn es also darum geht, etwas zu schaffen, das Generationen von Braunschweigern begleitet und unser Stadtbild bis ins nächste Jahrhundert prägt, dann erscheint der Aufwand für die Änderung eines Bundesgesetzes von nicht einmal 12 Monaten doch mehr als lohnenswert.

Ohne vollständige Transparenz verspielen wir diese Chance. Wenn Zwänge nicht transparent kommuniziert werden, werden BürgerInnen und insbesondere die Politik ihrer Handlungsmöglichkeiten beraubt.

In diesem Sinne appellieren wir an die Verwaltung den im PLUA beschlossenen Sondertermin im Juni zu nutzen, um wirklich alle relevanten Informationen vollständig und transparent bereitzustellen, damit gemeinsam die beste Lösung für Braunschweig geschaffen werden kann.

LeHoWa möchte den Planungsprozess des Stadtbahnausbaus auch weiterhin äußerst konstruktiv und lösungsorientiert begleiten und wird sich nach Kräften darum bemühen, dass die beste und nicht nur die unter den aktuellen Zwängen bestmögliche Lösung realisiert wird.

Facebook: <https://www.facebook.com/groups/284222769923606>

Instagram: lehowa2021

Internet: <https://lehowa.azureedge.net>

Mail: LeHoWa@gmx.de