Stadtbahnausbau Stadt.Bahn.Plus

Bürgerinformation Stadtbahn Volkmarode

Online-Veranstaltungen via Zoom am Dienstag, 08.12.20
15:00 bis 17:00 Uhr und 18:00 bis 20:00 Uhr

Ergebnisprotokoll

Ablauf

1. Begrüßung und Einführung
2. Fachliche Einführung und Information: Planungsprozess und Vorstellung Planunterlagen
3. Austausch in Gruppen: Fragen und Hinweise zur Entwurfsplanung
4. Ausblick in Gruppen: Wie geht es weiter?

Anlagen zum Protokoll

→ Präsentation: www.stadt-bahn-plus.de/projekte/volkmarode-nord/

1 Begrüßung und Einführung

Ablauf und technische Hinweise

[Dieter Frauenholz, KoRiS]

Aufgrund der Corona-Pandemie findet die Bürgerinformation als insgesamt fünfte Veranstaltung zum Teilprojekt Volkmarode online via zoom statt. Pro Veranstaltungsdurchlauf (Beginn 15:00 und Beginn 18:00 Uhr) nehmen rund 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmer teil.

Ziel der Veranstaltung ist es, die Planunterlagen in der Entwurfsplanung aus verschiedenen Perspektiven und Sichtweisen zu betrachten, Fragen zu klären und Hinweise und Anregungen aufzunehmen.

Bürgerbeteiligung im Projektverlauf

[Jörg Reincke, Geschäftsführer Braunschweiger Verkehrs-GmbH und
Heinz-Georg Leuer, Stadtbaurat Stadt Braunschweig]

→ Siehe Begrüßungsvideo unter www.stadt-bahn-plus.de/projekte/volkmarode-nord/

In den vergangenen Monaten haben die Stadt Braunschweig und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH die Vorplanung abgeschlossen und die detailliertere Entwurfsplanung begonnen. Bis dato wurden zahlreiche Bürgerbeteiligungsformate umgesetzt und ihre Ergebnisse in jeden Planungsschritt miteinbezogen. Ein großer Dank gilt allen interessierten und engagierten Bürgerinnen und Bürgern, die den Prozess verfolgen und die Planenden von der Stadt Braunschweig und Braunschweiger Verkehrs-GmbH mit ihren Anregungen unterstützen.

2 Fachliche Einführung und Information

Wo stehen wir im Planungsprozess?

[Albrecht Curland, Braunschweiger Verkehrs-GmbH]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt-bahn-plus.de/projekte/volkmarode-nord/ (Folien 3-10)

Nach dem letzten Bürgerdialog im Dezember 2019 haben die Stadt Braunschweig und die Verkehrs-GmbH die Vorplanung für den Abschnitt Volkmarode-Nord abgeschlossen und unter Berücksichtigung der Hinweise und Anregungen die Entwurfsplanung gestartet. Im Zuge dieser hat das Planungsteam detaillierte Berechnungen und Abstimmungen mit weiteren Fachplanungen vorgenommen. Folgende Punkte der Entwurfsplanung sind noch offen: Die Finalisierung von Grünplanung, die Signalplanung, die Beleuchtungsplanung sowie die Schall- und Erschütterungsgutachten, die Detaillierung und Finalisierung der Bauphasenplanung und die Erstellung der Kostenberechnung.

Da es sich bei der vorliegenden Entwurfsplanung um einen Zwischenstand handelt, haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer heute die Möglichkeit, Fragen zu stellen und dem Planungsteam Hinweise und Anregungen für die weitere Konkretisierung der Planung mit auf den Weg zu geben.

Nach der Bürgerinformation wird die Stadtverwaltung und die Verkehrs-GmbH die Entwurfsplanungsunterlagen fertigstellen. Die Entwurfsplanung des Streckenabschnitts nach Volkmarode wird im Jahr 2021 dem Rat präsentiert. Nach positivem Ratsbeschluss kann die Genehmigungsplanung mit Ausarbeitung der vollständigen Genehmigungsunterlagen erfolgen. Danach kann das Planfeststellungsverfahren beginnen, in dessen Rahmen eine förmliche öffentliche Beteiligung gesetzlich vorgeschrieben ist.

Für die Wendeanlage in Gliesmarode hat kürzlich die Vorplanung begonnen. Ziel ist auch hier die Entwurfsplanung inklusive Bürgerbeteiligung im Jahr 2021 fertigzustellen. Die Wendeanlage zählt zu der Streckenerweiterung nach Volkmarode und wird gemeinsam mit der Strecke bis nach Volkmarode im Finanzierungsantrag beim Fördermittelgeber eingereicht.

Vorstellung der Planunterlagen

[Mathias Keuchel, Braunschweiger Verkehrs-GmbH]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt-bahn-plus.de/projekte/volkmarode-nord/ (Folien 11-25)

Die Entwurfsplanungsunterlagen sind das Ergebnis eines umfangreichen Planungsprozesses mit Abwägung einer Vielzahl möglicher Varianten, in den auch die Hinweise aus den bisherigen Beteiligungsveranstaltungen eingeflossen sind.

Die Entwurfsplanungsunterlagen beziehen sich auf die ca. 1,3 Kilometer lange Strecke von der Kreuzung Moorhüttenweg/Hordorfer Straße/Berliner Straße bis zur neuen Wendeschleife im Wohngebiet Volkmarode-Nord.

3 Austausch in Gruppen: Fragen und Hinweise zur Entwurfsplanung

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden je Termin in fünf zufällig zusammengesetzten Gruppen aufgeteilt. Jede Gruppe wird in einem separaten Videokonferenzraum von drei Personen des Planungsteams unterstützt. In den Gruppen werden die relevanten Ausschnitte der Entwurfsplanung eingeblendet, Fragen beantwortet und Hinweise und Anregungen aufgenommen. Fragestellungen sind dabei:

- Welche Fragen zu den Planunterlagen des Entwurfes haben Sie? Wo besteht Erläuterungsbedarf?
- Welche Hinweise und Anregungen für die weitere Planung gibt es?

Als Grundlage für den Austausch sind auf PowerPoint-Folien die Planunterlagen für die Streckenabschnitte und Querschnitte dargestellt.

Im Folgenden sind die Ergebnisse gruppenübergreifend, bezogen auf die einzelnen Abschnitte der Strecke, dargestellt.

3.1 Allgemeine Hinweise und Fragen

? Wie ist der Stand des Schallschutzgutachtens?

! Das Schallschutzgutachten ist beauftragt. Mit den finalen Ergebnissen ist Anfang des Jahres 2021 zu rechnen.

? Wurde aktiver Schallschutz geprüft?

! Mögliche Maßnahmen zum Lärmschutz sind aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen. Vorrang im Lärmschutz haben aktive vor passiven Schutzmaßnahmen. Somit wurde aktiver Schallschutz hier berücksichtigt, dazu leisten u.a. die Rasengleise einen Beitrag.

? Ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 im Nachtzeitraum (0:00 bis 5:00) vorgesehen?

! Gemäß Lärmaktionsplanung ist für die Berliner Heerstraße – zwischen Ziegelkamp und Moorhüttenweg - eine Geschwindigkeitsreduzierung im Nachtzeitraum von 0 bis 5:00 Uhr auf Tempo 30 für den Kfz-Verkehr vorgeschlagen und seit dem 5.11.2020 umgesetzt.

! Als Beitrag zum Lärmschutz ist für die Stadtbahn auf der Fahrbahn des Kfz-Verkehrs eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Zeitraum von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr vorgesehen.

? Warum ist Rasengleis bei Weichen und X-Kreuzungen nicht möglich?

! Rasengleis bei Weichen und X-Kreuzungen ist nicht möglich, da Weichen und Kreuzungen auf fester Fahrbahn (Betonplatte) liegen und eine Befahrung mit Wartungsfahrzeugen möglich sein muss.

? Ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 für andere Streckenabschnitte in der Stadt auch geplant?

! Weitere Geschwindigkeitsreduzierungen entlang der Stadtbahnstrecke hängen von den Ergebnissen des Schallschutzgutachtens zum Stadtbahnausbau ab. Wenn Lärmgrenzwerte aufgrund der Stadtbahn überschritten werden, besteht Anspruch auf Lärmvorsorge. Mögliche Maßnahmen zum Lärmschutz sind aktive und passive Lärmschutzmaßnahen. Vorrang im Lärmschutz haben aktive vor passiven Schutzmaßnahmen. Eine aktive Lärmschutzmaßnahme wäre bspw. die Geschwindigkeitsreduzierung. Hierbei wird vorab geprüft, zu welchen Zeiten die Grenzwerte überschritten sind und ob demensprechend die Geschwindigkeitsreduzierung evtl. auf Nachtzeiten begrenzt werden kann.

! Ob, aufgrund des Lärmaktionsplatz, weitere Geschwindigkeitsreduzierungen geplant sind, kann unter folgendem Link im Lärmaktionsplan eingesehen werden: http://www.braunschweig.de/leben/umwelt_naturschutz/laerm/laermminderungsplanung/laermaktionsplanung.php

? Wie werden die Planungen für diesen Abschnitt und für die Wendeanlage in Gliesmarode zeitlich zusammengeführt?

! Für den Projektteil Wendeanlage Gliesmarode fällt ein erheblich geringerer Planungsaufwand an. Daher wird entsprechend weniger Planungszeit benötigt. Die Projekte werden im Laufe des Jahres 2021 zusammengeführt, sodass ein gemeinsamer Finanzierungsantrag für das Gesamtprojekt Volkmarode beim Fördermittelgeber gestellt werden kann.

? Wie ist es um die Barrierefreiheit bestellt?

! Alle Bahnsteige werden nach den Standards der Verkehrs-GmbH barrierefrei ausgebaut. Diese Standards sind mit dem Behindertenbeirat abgestimmt. U.a. sind taktile Leiteinrichtungen für Sehbehinderte vorgesehen.

? Wieso sind auf beiden Straßenseiten der Berliner Heerstraße Geh- und Radwege vorgesehen? Hier könnte Fläche eingespart werden.

! Diese Gestaltung entspricht den geltenden Richtlinien, macht zusätzliche Querungen überflüssig und erhöht das Potenzial für den Rad- und Fußverkehr.

? Wieso sind nur noch drei statt ursprünglich vier Stadtbahnhaltestellen vorgesehen?

! Die optimale Haltestellenanzahl und Haltestellenlage wurde nach intensiver Prüfung festgelegt. Der größere Haltestellenabstand verkürzt die Fahrzeit und hat damit einen positiven Effekt auf die Reisezeit, sowie auf die Betriebs- und Baukosten. Die etwas kürzeren Zugangswege zu den Haltestellen bei einem geringeren Haltestellenabstand können dies nicht aufwiegen.

? Wie viele Bushaltestellen gibt es zurzeit? Könnte es nicht zu einem Qualitätsverlust kommen, weil künftig weniger Stadtbahnhaltestellen als bisher Bushaltestellen zur Verfügung stehen?

! Die Lage der Stadtbahnhaltestellen ist gegenüber den heutigen Bushaltestellen anders in Volkmarode verteilt. Die Auswirkungen der neuen Haltestellen werden in der Nachfrageberechnung im Verkehrsmodell berücksichtigt. Ein Haltestellenabstand von 400-500m gilt bei einer Siedlungsdichte wie in Volkmarode als optimal.

! Der Haltestellenradius, also das Einzugsgebiet, aus dem Personen zu einer Haltestelle kommen, ist bei Stadtbahnhaltestellen tendenziell größer als bei Bushaltestellen. Daher kann der Haltestellenabstand bei der Stadtbahn auch etwas größer ausfallen, was der Reisezeit der Fahrgäste zu Gute kommt. Die Abdeckung des Ortsteils Volkmarode mit den drei vorgesehenen Stadtbahnhaltestellen ist weiterhin gut. Dies ist mit folgendem Dokument anschaulich dargestellt: „Erschließungswirkung der Stadtbahntrasse und Gehminuten“ https://www.stadt-bahn-plus.de/fileadmin/media/Download_Unterlagen_2019/Volkmarode-Nord/02_Erschliessungswirkung_Gehminuten_1000x1400_V02_Web.pdf

? Welche Grundstücke sind von Straßenausbaubeiträgen betroffen?

! Die Stadt meldet sich direkt bei den betroffenen Grundstückseigentümern.

? Wann können die Kosten für Straßenausbaubeiträge angegeben werden?

! In der ersten Jahreshälfte 2021 wird die Kostenberechnung für die Entwurfsplanung vorliegen. Basierend darauf können Berechnungen zu Straßenausbaubeiträgen durchgeführt werden.

? Wie werden die Beiträge berechnet?

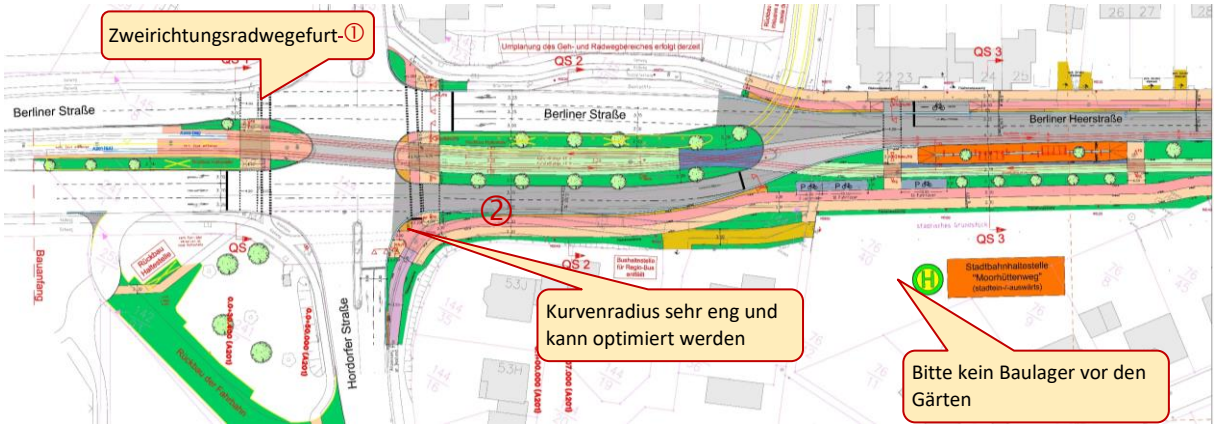
! Erläuterungen zur Berechnung von Straßenausbaubeiträgen sind im Internet verfügbar: http://www.braunschweig.de/vv/produkte/III/66/66_0/erschliessungsbeitraege.php.media/359794/Strassenausbaubeitraege-in-Braunschweig-Eine-Praesentation.ppsx

? Wie kann man sich die Bauphase vorstellen? Werden Umleitungsverkehre entstehen?

! Die Hauptstraße wird während der Bauphase nicht vollständig gesperrt, da Umleitungsstrecken dafür nicht ausgelegt sind. Es wird wahrscheinlich eine provisorische Fahrbahn erstellt werden, damit halbseitig gebaut werden kann. Kurzfristig kann der Verkehr ganz gesperrt werden. Eine Vollsperrung wird es jedoch nur in Schwachlastzeiten (z.B. am Wochenende oder nachts) geben.

! Zur Umsetzungsphase wird es zu gegebener Zeit eine umfangreiche Bürgerinformation geben.

3.2 Lageplan 1



- Es wird positiv angemerkt, dass breite Radwege aufgenommen wurden.

? Kommt es zu Konflikten zwischen Bäumen und Fahrleitungen?

! Zwischen den Abspannungen der Masten stehen keine Bäume. Wo Bäume dargestellt sind, sind keine Fahrleitungen.

- Folgende Radverkehrsverbindungen sollen geprüft werden:
  - von Grenzweg in Richtung Osten (insbesondere Schülerverkehr)
  - aus Süden Hordorfer Straße Richtung Westen Kleingärten
  - von Zweirichtungsradweg östlich Hordorfer Straße nach Westen auf Berliner Straße ①

? Kann eine Zweirichtungsradwegefurt auf der Westseite geplant werden? ↯

! Der Knotenpunkt wird im Zuge des Stadtbahnausbaus nur teilweise umgeplant. Auf der Westseite werden dabei lediglich Anpassungsmaßnahmen an den Bestand geplant. Die Radwegefurt wird dabei auf 2,30 m breite ausgebaut. Ein Zweirichtungsradweg hätte aufgrund des zusätzlichen Flächenbedarfs erhebliche Auswirkungen auf den gesamten Knotenpunkt sowie Eingriffe in die angrenzenden Flächen.

? Bleiben die Parkplätze auf der Berliner Heerstraße erhalten?

! Hier sind keine Parkplätze vorgesehen.

- Der Fuß-/Radweg sieht breiter aus als die Straße.

! Die Straße sowie Fuß- und Radwege sind nach den Richtlinien und vorliegenden Ratsbeschlüssen geplant und erfüllen die notwendige Mindestbreite.

? Ist der Fahrradweg auf gleicher Höhe wie die Straße?

! Der Fahrradweg ist gegenüber der Straße erhöht. Eine Führung auf gleicher Höhe wäre schwierig, da der Radweg getrennt von der Straße geführt wird. Eine Führung auf gleicher Höhe ist in Deutschland, anders als in den Niederlanden, noch nicht in den Richtlinien vorgesehen.

? Es gibt z. B. in London Hinweise zum Linksverkehr im Verkehrsraum („Look right“). Ist das hier auch denkbar/sinnvoll?

! Dies ist nicht angedacht und auch nicht notwendig. Die Verkehrssicherheit wird durch gesicherte Überquerungen mit Signalisierung (Ampeln) gewährleistet.

? Wurde geprüft, ob es durch die Fahrstreifenreduktion zu Verkehrsengpässen oder Rückstaus kommen kann?

! Bereits auf Basis der Vorentwurfsplanung wurde gutachterlich geprüft und bestätigt, dass alle Knotenpunkte (Kreuzungen) entlang der Stadtbahn ausreichend leistungsfähig sind.

! Die Lichtsignalanlagen werden weiterhin entlang der Berliner Heerstraße miteinander koordiniert.

! Endgültige Aussagen des Verkehrsgutachtens zu der Leistungsfähigkeit auf Grundlage der Entwurfsplanung stehen noch aus.

? Warum wurden im Bereich der Berliner Heerstraße stadtauswärts östlich der Hordorfer Straße (②) beide Fahrspuren belassen?

! Für die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes sind zwei Fahrspuren vor dem Knotenpunkt nötig. Die Zusammenführung von Fahrspuren kann nicht direkt im Knotenpunkt erfolgen.

- Östlich der Haltestelle ist vorgesehen einen U-Turn zu ermöglichen, der signaltechnisch gesichert wird.

? Gibt es eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Lärmschutzgründen?

! Ja, nachts zwischen 22 und 6 Uhr gelten dann maximal 30 km/h in diesem Abschnitt. Dies entspricht auch grundsätzlich dem Lärmaktionsplan, der bereits eine solche Reduzierung zwischen 0 und 5 Uhr im November 2020 umgesetzt hat.

? Wie wird der Erschütterungsschutz gewährleistet?

! Ein Gutachter untersucht aktuell, ob besondere Maßnahmen oder Bauweisen zur Minimierung von Erschütterungen durch die Stadtbahn notwendig sind.

! Die Erschütterungen können bei Bedarf durch entsprechende Oberbauformen mit elastischer oder hochelastischer Lagerung minimiert werden.

? Woraus ergibt sich die Lage der Haltestelle?

! Die Haltestelle liegt in der Nähe von Schwerpunkten des Fahrgastaufkommens und wichtigen bzw. relevanten Wegebeziehungen. Alternativen zur vorliegenden Gesamtlösung für den komplexen Knotenpunkt (Gleiskreuzung, Lage der Haltestelle, Gestaltung des Knotenpunktes für den Autoverkehr) wurden eingehend geprüft und abgewogen.

? Was geschieht mit den bisherigen Haltestellen?

! Die bisherigen Haltestellen werden zurückgebaut.

! Die stadteinwärtige Busbucht östlich des Moorhüttenwegs wird entfallen.

- Die Wegeverbindung zwischen Bus- und Stadtbahnhaltestelle sollte sichergestellt sein.

! Hier ist kein Umstieg zur Buslinie 230 vorgesehen. Der Umstieg kann z. B. an den Haltestellen Petzvalstraße oder am Bahnhof Gliesmarode erfolgen.

- Mit einer Verknüpfungshaltestelle könnte spontan entschieden werden, ob man die Stadtbahn oder Bus nimmt.

! Hier ist keine Bus-/Stadtbahn-Verknüpfung notwendig, da kein regulärer Bus an dieser Haltestelle hält. Eine Bushaltestelle wird lediglich für den Schienenersatzverkehr gelassen.

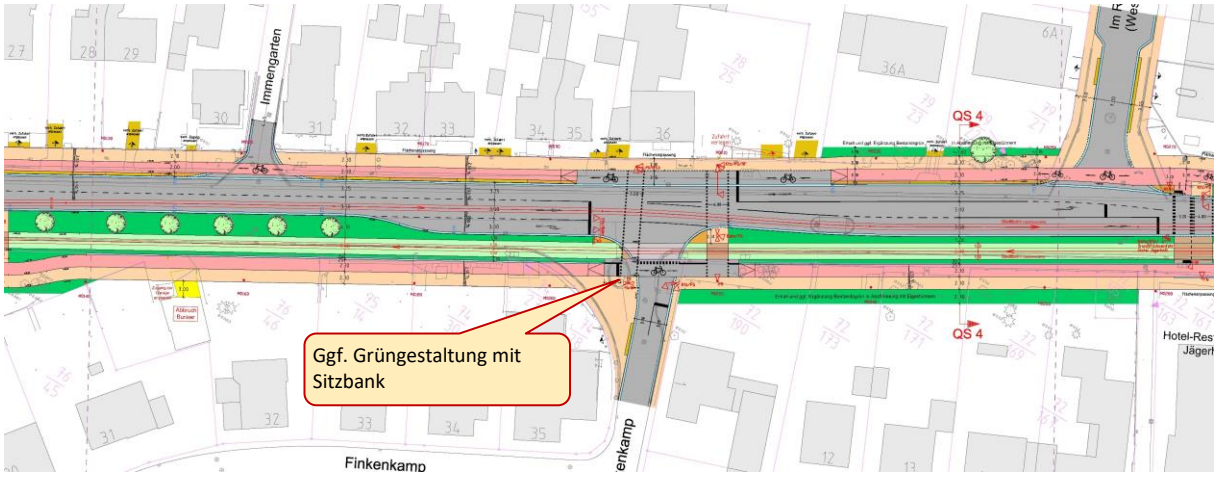
? Was passiert mit dem städtischen Grundstück während der Bauphase?

! Die Planung dazu ist noch nicht abgeschlossen. Entsprechende Festlegungen erfolgen im Planfeststellungsverfahren.

? Was passiert mit der alten Wendeschleife?

! Die Wendeschleife wird rückgebaut und die Fläche einer anderen Nutzung zugeführt. Bisher gibt es hierzu noch keine konkreten Planungen.

3.3 Lageplan 2



? Ist ein transparenter Lärmschutz zwischen dem Radweg und den Gleisen möglich?

! Eine transparente Lärmschutzwand wäre glatt und hätte durch Schall-Reflektionen eine geringe Wirkung.

? Warum wird der Radweg auf Fahrbahnniveau abgesenkt?

! Wenn der Radweg durchgeführt wird, muss eine Aufstellfläche zwischen Radweg und Fahrbahn angeordnet werden, damit die Fußgänger nicht plötzlich den Radweg betreten, um dort auf dem viel zu schmalen Sicherheitsstreifen an der Fahrbahn zu warten. Das hätte massive Eingriffe in die angrenzenden Grundstücke zur Folge. Mit der Absenkung und dem Bord wird den Fußgängern klar signalisiert, diesen Bereich nicht zu betreten.

? Besteht eine Querungsmöglichkeit für den Fahrradverkehr auf Höhe Immengarten?

! Es wird geprüft, wie die Radverkehrsverbindung vom Immengarten in Richtung Osten gestaltet werden kann, die insbesondere auch für den Schülerverkehr von Bedeutung ist.

? Wie kommt man stadteinwärts in den Finkenkamp?

! Sowohl „vorab“ über die Straße Unterdorf als auch „dahinter“ mit Wendemöglichkeit an der Hordorfer Straße sowie über die Zufahrt von der Hordorfer Straße aus Richtung Süden.

! Es wurden mehrere Optionen geprüft, aber nach Abwägung ist u.a. aus Platzgründen kein Linksabbiegen in den Finkenkamp möglich. Die Anzahl der prognostizierten Linksabbieger ist sehr gering und rechtfertigt unter den räumlichen Gegebenheiten keine Phase im Signalprogramm bzw. eine Linksabbiegerspur.

? Warum wird die Zubringerstraße Im Remenfeld verengt?

! Hierbei handelt es sich derzeit um eine sehr breite Straße mit schmalen Gehwegen. Hier soll die Fahrbahn auf das erforderliche Maß zurückgebaut werden, um mehr Raum für den Fußgänger zu schaffen.

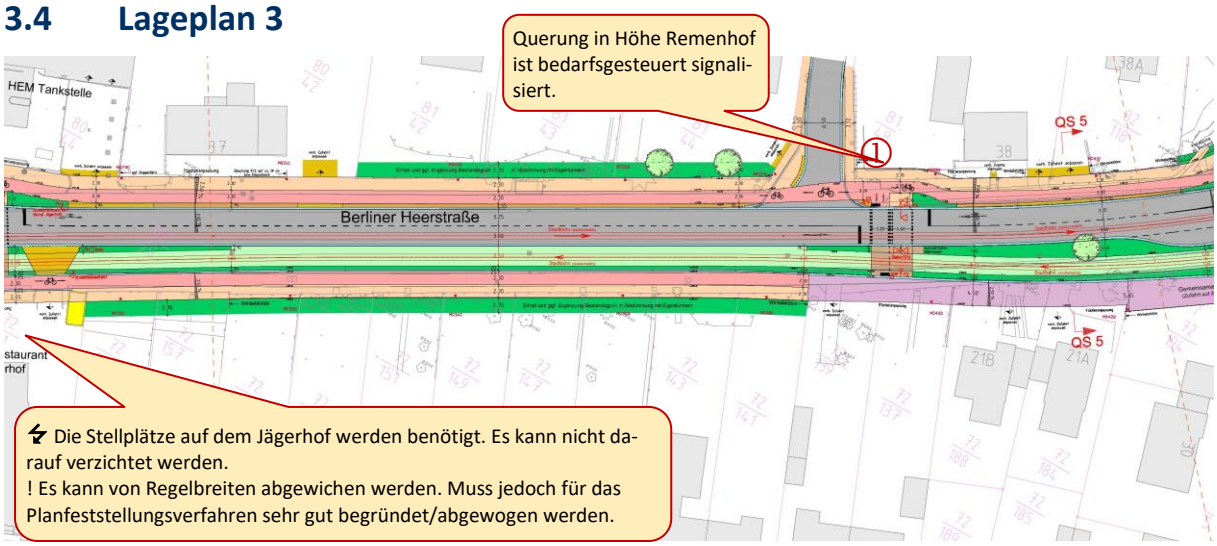
- Aktuell blockieren stauende Fahrzeuge häufig die Einfahrt in die Straße Im Remenfeld.

? Wie biegt man in den Finkenkamp als Radfahrer ein? Können stadteinwärts fahrende Radfahrer nur an westlicher Ampel in den Finkenkamp abzweigen und müssen sie dann über den Fußweg fahren?

! Es werden entsprechende Furten vorgesehen. Die Untersuchungen und Planungen dazu sind noch nicht abgeschlossen.

- Es ist eine Überprüfung der baulichen Situation notwendig, z. B. bezüglich der unklar erscheinenden Radverkehrsverbindung in den Finkenkamp.

3.4 Lageplan 3



? Wie werden die gemeinsamen Geh- und Radwegen vor parkenden Autos freigehalten? Wie kann das Zuparken des Radweges verhindert werden?

! Dies sollte durch eine entsprechende Beschilderung und Kontrollen verhindert werden.

! Dazu gibt es rechtliche Vorschriften, die vom Ordnungsamt kontrolliert und überwacht werden. Darüber hinaus wird die Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Radweg optisch durch einen 8-10 cm hohen Bord verstärkt und somit die Barriere für das Parken auf dem Radweg erhöht.

? Wird es Stellplätze, zum Beispiel für Lieferverkehr, geben?

! Zusätzliche Parkflächen können leider aus Platzgründen nicht geschaffen werden.

? Warum ist im östlichen Bereich ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorgesehen?

! Dies ergibt sich aus den gesetzlichen Vorgaben: Die Zufahrten zu den Grundstücken können über den gemeinsamen Geh- und Radweg erlaubt werden. Ein reiner Radweg dürfte nicht für Autoverkehr freigegeben werden.

? Könnte eine Fahrradstraße eine Alternative zum gemeinsamen Fuß- und Radweg sein?

! Eine Fahrradstraße ist hier nicht vorgesehen.

! Fahrradstraßen und danebenliegende Gehwege hätten wesentlich größeren Grunderwerb zur Folge.

! Bei einer Fahrradstraße ist der Kfz-Verkehr nur als Ausnahme zugelassen.

! Zudem beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Fahrradstraßen 30 km/h, was hier tagsüber als nicht angemessene Geschwindigkeit angesehen wird.

? Ist es möglich, den Fußweg breiter auszuführen und die Straße weiter westlich zu führen? ① ①

! Ein Verschieben der Straße ist leider nicht möglich, da der Eingriff in ein privates Grundstück minimal gehalten bzw. vermieden werden soll.

? Insgesamt neun Meter Fuß- und Radweg im Querschnitt erscheinen im Verhältnis zur Fahrbahn für den Kraftfahrzeugverkehr mit 7,50 Metern nicht verhältnismäßig.

! Geh- und Radwege werden nach geltenden Richtlinien und Ratsbeschlüssen geplant. Darüber hinaus müssen Sicherheitsabstände eingehalten werden. Häufig ist mit Mindestbreiten geplant worden.

! Eine Verschiebung der Straße in nördliche Richtung ist nicht möglich. Die Regelbreiten für den Fuß- und Radweg, sowie für den Kfz-Verkehr müssen eingehalten werden.

? Berliner Heerstraße 21B: Wurde abgeklärt, wie die Öl-Lieferfahrzeuge zu den Häusern gelangen können? Gefahren drohen auch in Hinblick auf Schülerverkehr, wenn ein Öl-Lieferfahrzeug rückwärtsfahren muss.

! Bisher wurde die Straße mit einem dreiachsigen Müllfahrzeug bemessen. Die Zugänglichkeit für einen LKW mit Anhänger wird geprüft.

? Berliner Straße 21B: Müssen die Mülltonnen an die Straße gestellt werden?

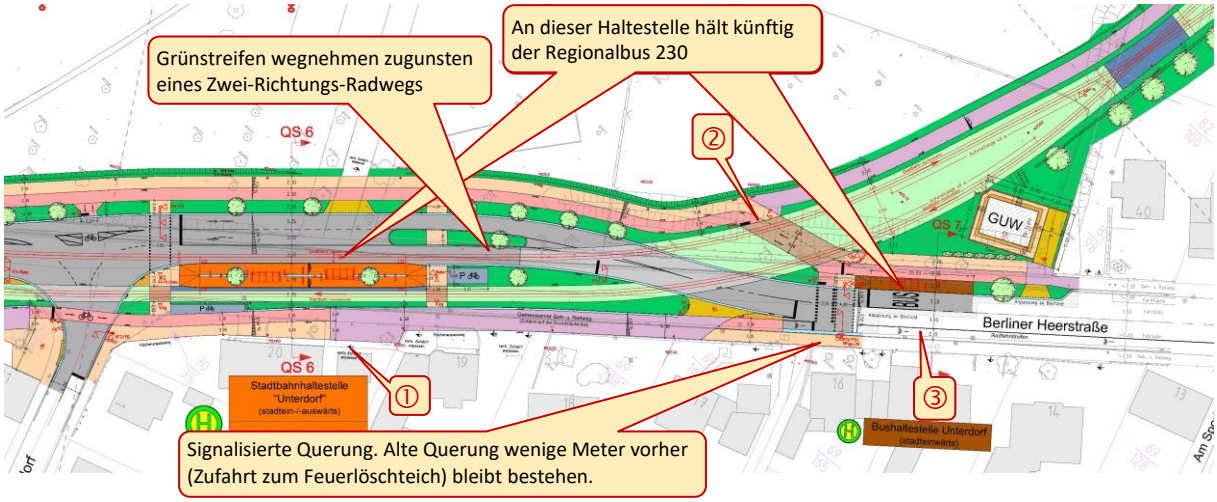
! Ein Vorläufer von ALBA stellt die Mülltonnen an den Überweg und zieht sie nach der Leerung auch wieder zurück an die entsprechende Stelle. Vom Planungsteam wird geklärt, ob dies nur für graue Tonne gilt. Andere Entsorger sind nicht relevant. Eine Lösung wird in Absprache zwischen den Eigentümern sowie ALBA gefunden.

? Welche Pflichten ergeben sich für Pächter der Grün-Grundstücke?

! Die städtischen Regularien und das Pachtverhältnis bleiben unberührt. Es wird auch weiterhin dazu separate direkte Besprechungen mit den Eigentümern geben.

- Während des Baus wird es oftmals zu Änderungen der Einfriedungen kommen.

3.5 Lageplan 4



- Radwegeführung prüfen: ②
- Schwierige Verkehrsführung für Radfahrer
  - ! Entsprechende Signale sind vorsehen.

? Wie wird der Radverkehr nach Osten weitergeführt? ③
  - ! Es ist ein Radfahrstreifen bis zur Straße Am Sportplatz angedacht: farbig markiert mit durchgezogener Linie. Der Radfahrstreifen ist breiter als am Messeweg.

- Bauliche Trennung des Radwegs wäre wünschenswert, mindestens durch eine flache Schwelle. ③
- Den Radfahrstreifen durch Protektionselemente sichern. ③

? Wo sind Zweirichtungsradwege vorgesehen? Sind Zweirichtungsradwege möglich?
  - ! Zweirichtungsradwege sind nur in Ausnahmen, nur auf der Freihaltetrasse und in Einzelfällen an Knotenpunkten vorgesehen.

? Die Bushaltestelle Steinkamp entfällt: Wo können Schüler zur Schule langgehen?
  - ! Schüler können über den Fuß- und Radweg und den Gehweg auf der Südseite der Berliner Heerstraße bis zur Straße Am Sportplatz gehen.

? Ist eine Schräge als Trennung zwischen Geh- und Radweg möglich?
  - ! Eine solche Trennung ist aufgrund der Höhenverhältnisse nicht möglich. Es sind Begrenzungsstreifen vorgesehen.

- Gemeinsame Geh- und Radwege sind eher zu vermeiden.

? Ist eine Ausfahrt aus Unterdorf weiter in beide Richtungen möglich?
  - ! Ja, die Ausfahrt aus Unterdorf bleibt in beide Richtungen mit Ampel möglich.

? Ist stadtauswärts ein Linksabbiegen in den Remenhof möglich? Wo kann man wenden?
  - ! Eine Wendemöglichkeit besteht im unmittelbaren Umfeld nicht. Die nächste Wendemöglichkeit besteht im Bereich Ziegelkamp/Ziegelwiese.

? Warum wird der Straßenraum auf Höhe des Remenhofs breiter?
  - ! Aufgrund der Haltestellenlage muss in diesem Bereich der Verkehrsraum verbreitert werden.

? Warum ist die Bushaltestelle nicht (mehr) vor dem Remenhof?
  - ! Dieses Resultat ergab sich aus den Abstimmungen zum Grunderwerb des Remenhofes.

? Wie viel Meter ist der Grundstückstreifen breit, den der Remenhof von seinem Grundstück abgeben muss?
  - ! Ca. zehn Meter.

? Ist es möglich vom 15-Minuten-Takt auf 7,5-Minuten-Takt herunterzugehen?

! Bis zur Haltestelle Ziegelwiese ist ein 15-Minuten-Takt geplant. Bis zur Haltestelle Bahnhof Gliesmarode ist ein 7,5-Minuten-Takt vorgesehen. Auf Basis der prognostizierten Nachfrage wurde, u. a. mit Hilfe des Verkehrsmodells, der Takt festgelegt.

? Können die Abfahrtszeiten an den Haltestellen z. B. durch Dynamische Fahrgastinformations-Anzeigen für die Stadtbahn und den Bus 230 veranschaulicht werden, um eine entsprechende Verknüpfung zu gewährleisten?

! Dynamische Fahrgastinformations-Anzeigen sind an Haltestellen vorgesehen.

? Wie kommt man in diese Garage ①, ohne auf den Geh- oder Radweg zu manövrieren?

! Die Erreichbarkeit der Garagen wird sichergestellt, z. B. durch Fahrkurven. Ggf. wird die Länge des gemeinsamen Geh- und Radwegs angepasst.

? Warum wird wieder in den Rechtsverkehr gewechselt?

! Der Sonderfall Linksverkehr sollte nur in beengten Platzverhältnissen genutzt werden. Im weiteren Verlauf der Trasse würde sich der Linksverkehr sogar negativ auswirken.

? Sind Geschwindigkeitsbegrenzungen für den Schallschutz vorgesehen?

! Aktuell gilt schon Tempo 30 auf der Berliner Heerstraße im Nachtzeitraum (0 Uhr-5 Uhr). Künftig wird die Geschwindigkeitsbegrenzung bereits ab 22 Uhr gelten. Die Schallschutzgutachten sind derzeit in Bearbeitung. Die Ergebnisse dazu liegen in 2021 vor.

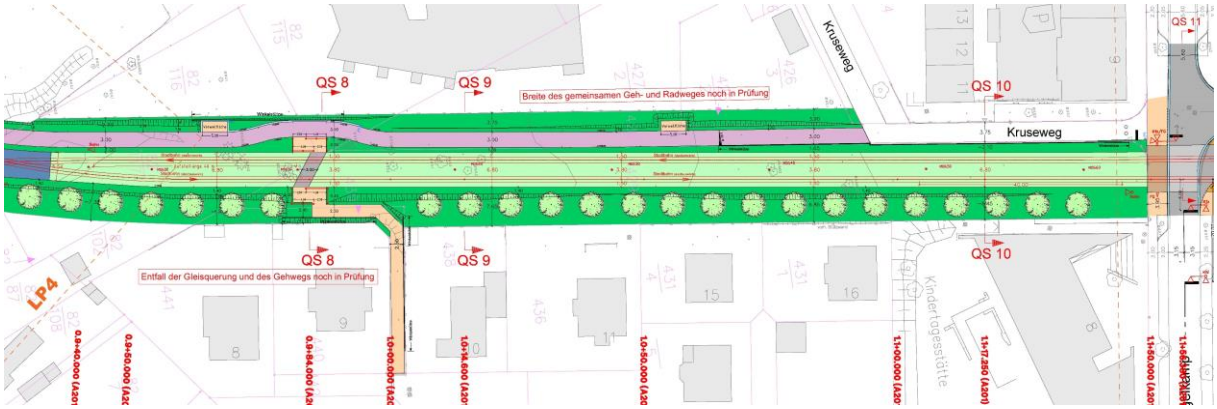
? Wie wird der Schallschutz in den Kurven gewährleistet?

! Dafür gibt es heutzutage sehr wirksame Kurvenschmieranlagen. Diese Anlagen finden z. B. in den Kurven beim Gleichrichtungsunterwerk Anwendung.

? Hat zusätzlicher Verkehr, der aufgrund der Änderung der Verkehrsführung in Nebenstraßen anfällt, Einfluss auf die Berechnung der Straßenausbaubeiträge bzw. auf die Verteilung der Straßenausbaubeiträge?

! Die Berechnung für Straßenausbaubeiträge ist standardisiert und wird unter folgendem Link erklärt: http://www.braunschweig.de/vv/produkte/III/66/66_0/erschliessungsbeitraege.php.media/359794/Strassenausbaubeitraege-in-Braunschweig-Eine-Praesentation.ppsx.

3.6 Lageplan 5



- Der Überweg (Z-Querung) soll beibehalten werden.

? Ist die Z-Querung befahrbar für Radfahrer und Lastenräder?

! Die Querung ist ein reiner Gehweg. Aufgrund enger Kurven, der Sichtverhältnisse und aufgrund des Gefälle ist nur ein Gehweg und kein Radweg möglich.

? Wieso sollte auf die Querung verzichtet werden?

! Die Verbindung ist im B-Plan vorgesehen. Anwohner haben aktuell aber Zweifel am Bedarf. Dieser Aspekt wird derzeit intensiv geprüft.

– Hinweis: Woanders entstehen teilweise ‚wilde' Übergänge, wo kein Bedarf gesehen wurde.

? Wenn der Überweg entfällt, entfällt auch der Fußweg?

! Ja, die Prüfung, ob die Querung entfallen kann ist noch nicht abgeschlossen.

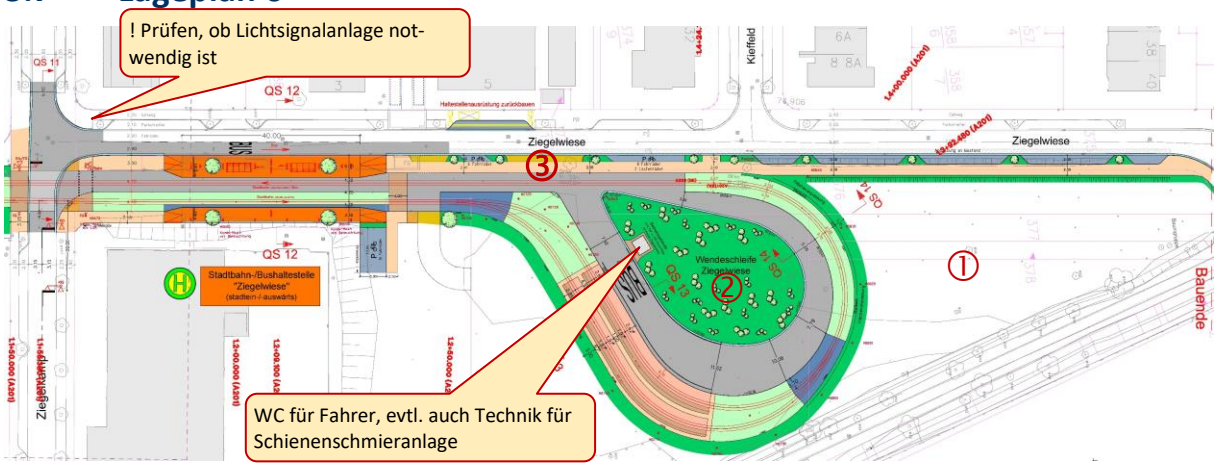
? Ist dieser Abschnitt auch mit einem Gleis umsetzbar?

! Nein, weil sich dadurch Einschränkungen für Ausweich- und Betriebsmöglichkeiten ergeben würden.

? Sind Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich geplant?

! Das Schallschutzgutachten ist noch nicht abgeschlossen. Sofern das Risiko besteht, dass Gesundheitswerte überschritten werden, werden verschiedene Maßnahmen zur Einhaltung der Werte geprüft. Aktiver Lärmschutz (Rasengleis, Schmieranlage, Lärmschutzwand) geht dabei vor passivem Lärmschutz (Schallschutzfenster etc.).

3.7 Lageplan 6



? Ist an der Endhaltestelle Ziegelwiese ein Park & Ride möglich?

! Eine Nutzung der Kompensationsfläche ① als Park&Ride wäre ein extremer Eingriff in Natur und Landschaft, der nur aus sehr wichtigem Grund erfolgen könnte und mit hohen Kosten für erneuten Ausgleich verbunden wäre. Ob eine Park&Ride-Anlage im Zuge des Projektes Stadtbahnausbau bereits hergestellt werden soll, wird derzeit geprüft.

? Ist Park & Ride in Laufentfernung realisierbar? Auch andere Einrichtungen (Ärzte, Einkauf) mit hohem Parkplatzbedarf sind vorhanden.

! Die Flächenpotenziale werden geprüft. Dabei werden vielfältige Ansprüche berücksichtigt.

▪ Vor Beschlussvorlage der Entwurfsplanung in der Politik sollte die Frage des Park & Ride geklärt werden.

? Ist Anwohnerparken möglich, damit Anlieger noch Parkplätze finden?

! Die Einrichtung von Anwohnerparkplätze kann mit der Stadt, in der zuständigen Stelle, geklärt werden und ist nicht Thema des Stadtbahnausbaus.

? Gibt es Möglichkeiten für Ladestationen für E-Bikes und evtl. auch für PKW?

! Muss bei der Stadt, in der zuständigen Stelle, angefragt werden.

? Welche Buslinien befahren die Wendeschleife?

! Nur einzelne Schulverkehrsfahrten und ausnahmsweise Schienenersatzverkehr befahren die Wendeschleife.

? Kann die Haltestelle bei der Wendeanlage platziert werden?

! Haltestellen haben eine Mindestlänge (gerade, barrierefreie Ausstiegslänge) und müssen daher in der Geraden liegen.

? Warum hält der Bus in Fahrtrichtung Norden nicht in der Stadtbahnhaltestelle?

! Wurde geprüft: Mit einem Gelenkbus ist dies nicht möglich (90 Grad-Kurve).

? Wie kommt der Bus in die Haltestelle Ziegelwiese?

! Er fährt über die entsprechende Zufahrt unter dem Schriftzug „Ziegelwiese“. ③

? Wo steigen zukünftig die Fahrgäste aus Schapen Richtung Innenstadt um?

! Die sinnvollste Verknüpfung zwischen 417 und 230 besteht zukünftig in Dibbesdorf.

? Könnte nicht im Linksverkehr in die Wendeschleife gefahren werden?

! Dies wurde geprüft und wegen Bedenken bezüglich der Verkehrssicherheit verworfen.

? Welche Abstelllänge der Bahnen in der Wendeschleife wird es geben?

! Betrieblich sind maximal 40 m ausreichend. Dies entspricht auch der geplanten Abstelllänge.

? Wie wird Belästigung durch Quietschen vermieden?

! Dafür sind Schmieranlagen vorgesehen, die sich an anderen Stellen bewährt haben.

? Soll Grün hier erhalten werden? ①

! Ja, auch weil es eine Ausgleichsmaßnahme für Baugebiet ist.

? Sind auf der ‚Insel‘ Bäume geplant? ②

! Ja, es ist so viel wie möglich Grün vorgesehen.

? Was ist mit der Marktplatzidee geschehen? Gibt es Pläne zum Marktplatz?

! Ein Markplatz wäre auch bei Umsetzung des aktuellen Entwurfes möglich.

! Eine Zufahrt zum möglichen Marktplatz ist in der Planung berücksichtigt. Die Frage eines Markplatzes ist nicht Gegenstand der aktuellen Planung im Stadtbahnausbau.

? Wo erfolgt der Umstieg von Bus 417 zu Bus 230?

! Die sinnvollste Verknüpfung zwischen 417 und 230 besteht zukünftig in Dibbesdorf.

? Warum gibt es am Ziegelkamp zwei Ampeln hintereinander?

! Es sind zwei Fälle mit Signalisierung abgedeckt:
Obere: rot, wenn Gleise bedient werden
Untere (vor Aldi): rot, wenn in nördlicher Richtung fahrender Bus in Ziegelkamp fährt.

4 Ausblick in Gruppen: Wie geht es weiter?

→ Siehe Präsentation unter www.stadt-bahn-plus.de/projekte/volkmarode-nord/ (Folien 29 und 30)

Die Gruppenmoderatorinnen und -moderatoren danken den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die wertvollen Beiträge zur Entwurfsplanung und für die konstruktive Unterstützung im gesamten bisherigen Planungsprozess.

Im nächsten Schritt werten die Projektbeteiligten der Stadt Braunschweig und der Verkehrs-GmbH die Anregungen aus der Bürgerinformation aus und legen das Ergebnis der Entwurfsplanung im Jahr 2021 dem Rat vor.

Ein Abschluss des anschließenden Planfeststellungsverfahrens wird für Anfang 2023 angestrebt. Je nach Planungsfortschritt und Verlauf des Genehmigungsverfahrens ist mit einem Baustart ab 2023 zu rechnen.

Stadt und Verkehrs GmbH informieren kontinuierlich zum Stadtbahnausbau durch Newsletter, Pressemitteilungen und unter www.stadt-bahn-plus.de. Auch die Vorlagen und Ergebnisse der politischen Gremienbeteiligung zum Stadtbahnausbau werden auf der Website veröffentlicht.