



Ergebnisprotokoll

Ablauf

1. Begrüßung
2. Einführung und Information
 - Ziele Bürgerworkshops
 - Ausbauprojekt Stadt.Bahn.Plus: Aktueller Verfahrensstand
 - Vorschläge für die Trassenführung
 - Rück- und Verständnisfragen
3. Dialogstationen: Diskussion der Vorschläge
4. Zusammenfassung
5. Ausblick und Verabschiedung

Moderation und Protokoll

Karolin Thieleking, Stephanie Rahlf, Ann-Kathrin Popp (KoRiS)

Anlagen zum Protokoll

- Präsentation und Poster zu den Trassenvorschlägen siehe www.stadt.bahn.plus.de
- Ergebnisse Dialogstationen (Fragen und Anregungen aus der Diskussion der Vorschläge)

1 Begrüßung

Grußworte

[Ulrich Markurth, Oberbürgermeister Stadt Braunschweig]

[Jürgen Meeske, Bezirksbürgermeister Stadtbezirk Südstadt-Rautheim-Mascherode]

[Jörg Reincke, Geschäftsführer Braunschweiger Verkehrs-GmbH]

Ablauf und Teilnehmende

[Karolin Thieleking, KoRiS]

Im Fokus des **Auftakts der Bürgerworkshops** steht zunächst über Verfahren, Stand der Planungen sowie Rahmenbedingungen zum Stadtbahnausbau zu informieren. Nach der Vorstellung der möglichen Trassenführung können Rückfragen aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger gestellt werden. Im zweiten Teil des Workshops geht es darum, Anregungen und erste Einschätzungen zu den Trassenvorschlägen aufzunehmen.

Vorstellung der **Beteiligten** für die Bürgerbeteiligung zum Ausbauprojekt Stadt.Bahn.Plus: Neben der Verkehrs-GmbH und der Stadt als Projektpartnern des Stadtbahnausbau ist das Ingenieurbüro BPR für die fachplanerische Begleitung des Beteiligungsprozesses beauftragt. Das Büro KoRiS übernimmt die Moderation der Bürgerworkshops.

Beim Empfang konnten alle Teilnehmenden zu den **Einstiegsfragen**, wo sie wohnen und wie oft sie den ÖPNV nutzen, einen Punkt kleben: Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer kommen überwiegend aus den Stadtteilen Lindenberg und Rautheim, weitere kommen aus benachbarten Stadtteilen und dem gesamten Stadtgebiet Braunschweigs. Neben Anwohnerinnen und Anwohnern sind Vertreterinnen und Vertreter der Politik sowie aus Institutionen, Vereinen und Verbänden anwesend.

Eingangsfrage: Wie oft nutzen Sie den ÖPNV?

fast täglich: 24

mehrmals im Monat: 47

so gut wie nie: 39

2 Einführung und Information

Ziele Bürgerworkshops

[Karolin Thieleking, KoRiS]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folien 7 - 9, 38-39)

In **weiteren Bürgerworkshops** sollen die Vor- und Nachteile möglicher Gleisführungen vertieft werden. In die Bewertung der Trassenvorschläge fließen alle Anregungen der Bürgerworkshops ein. Im weiteren Verfahren sind verschiedene Kriterien zu berücksichtigen, darunter auch die Betroffenheit der Anlieger.

Ausbauprojekt Stadt.Bahn.Plus: Aktueller Verfahrensstand

[Klaus Benschmidt, Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr der Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folien 11-20)

Verschiedene Gründe sprechen für einen Ausbau des ÖPNV: Braunschweigs Bevölkerung werde laut einer Studie bis 2030 um rund 15 000 Menschen auf 265 000 Einwohner wachsen. Parallel dazu wird auch das Verkehrsaufkommen ansteigen. Auf diese zusätzliche Nachfrage möchten Stadt und Verkehrs-GmbH frühzeitig so reagieren, dass auch in 2030 noch gute Luftverhältnisse und gute Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsmittel bestehen und die Bevölkerung weiterhin frei wählen kann, ob sie mit dem Auto, dem Fahrrad oder dem ÖPNV fahren oder zu Fuß gehen möchte. Um das zu erreichen, muss der ÖPNV einen großen Teil des zusätzlichen Verkehrs aufnehmen. Wichtig ist, dass zusätzlich zum Stadtbahnausbau eine Weiterentwicklung des Busliniennetzes vorgesehen ist.

Seit Anfang 2017 liegen mit dem **Zielnetz 2030 6 Korridore** für den Stadtbahnausbau vor, dabei handelt es sich noch nicht um konkrete Trassen. Erste Vorschläge für die Trassenführung werden heute erstmals vorgestellt und diskutiert.

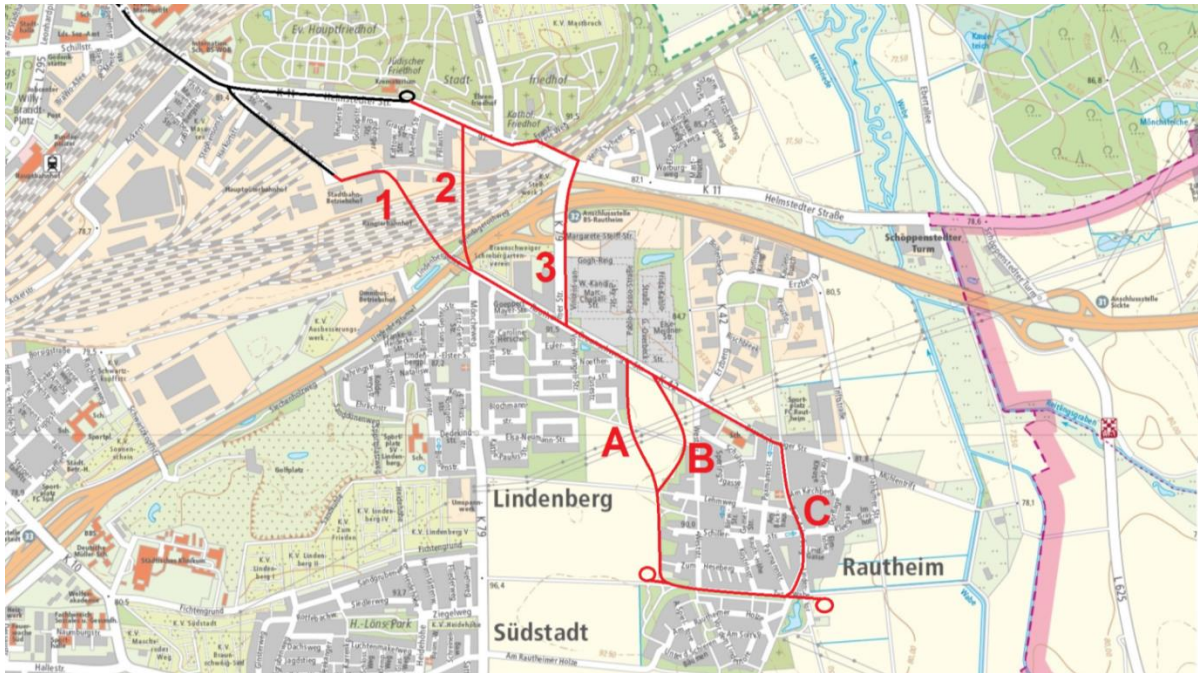
Für alle Korridore wurde eine **standardisierte Bewertung** (Voruntersuchung) mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von 1,3 für das Zielnetz 2030 errechnet. Der **Nutzen-Kosten-Indikator**, also die Division des Nutzen durch die jährlichen Kosten, muss größer als der Wert 1 sein, denn so überwiegt der volkswirtschaftliche Nutzen die volkswirtschaftlichen Kosten. Dies ist ein **MUSS-Kriterium** für jede Variante, da erst damit eine Förderwürdigkeit gegeben ist.

Vorschläge für die Trassenführung

[Helgo Nebe, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folien 22 - 36)

Stadtverwaltung und Verkehrs-GmbH haben aus der bisherigen „Wolke“ des Projektkorridors ungefähre Trassenläufe jeweils mit Fahrgastpotenzial, angedachten Haltestellen und Wendemöglichkeiten als Diskussionsvorschläge entwickelt. Von der Helmstedter Straße ausgehend verlaufen jeweils drei Trassenvorschläge durch den Lindenberg (1 bis 3) und durch Rautheim (A bis C).



Rück- und Verständnisfragen

Herr Benschmidt, Herr Nebe und Herr Reincke beantworten folgende Fragen und Anmerkungen aus dem Plenum:

- ? Wurden neben den Personen, die im Umkreis von 500 m zu den Haltestellen wohnen, auch das Gewerbegebiet und die damit verbundenen Arbeitsplätze im Fahrgastpotenzial berücksichtigt?
 - ! Ja, diese wurden mit eingerechnet.
- ? Wie wurden die Prognosen für die Bevölkerungsentwicklung bis 2030 für Braunschweig berechnet? Im Prozess „Denk Deine Stadt“ wurde noch von anderen Prognosen ausgegangen.
 - ! Die Bevölkerungsentwicklung auf 265.000 Einwohnern bis 2030 wurde in einer aktuellen Studie für den Regionalverband errechnet. Detaillierte Informationen werden auf die Projekt-Website Stadt Bahn Plus eingestellt.
- ? Wie würde sich eine Umstellung der Dieselbusse auf Elektrobuse im Verfahren der standardisierten Bewertung auswirken? Fließt dies in die Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors nach der Methode aus 2016 ein?
 - ! Für die Verkehrs-GmbH sind zukünftige Antriebstechniken ein wichtiges Thema. Schon heute sind Elektrobuse in der Stadt Braunschweig unterwegs. Das Verfahren der standardisierten Bewertung ist bundesweit einheitlich und berücksichtigt die individuelle Antriebstechnologie der Busse nicht.
- ? Werden die Ergebnisse der Bürgerworkshops in die standardisierte Bewertung eingerechnet und spielen diese bei der Beantragung von Fördermittel eine Rolle?
 - ! Die Bürgerworkshops sind für Förderwürdigkeit nicht relevant. Für die Projektpartner von Stadt und Verkehrs-GmbH ist es wichtig, eine Bürgerbeteiligung zum Verlauf der Stadtbahntrassen durchzuführen.
- ? Sind die Bewohner des Wohngebietes der Heinrich-der-Löwe-Kaserne in das Fahrgastpotenzial miteingeflossen?
 - ! Ja, sie sind in den Berechnungen berücksichtigt.
- ? Ist der Vorschlag C mit Durchfahrt von Rautheim trotz enger Straßenzüge und Kurven technisch umsetzbar?

- ! Ja, dabei handelt es sich um technische Herausforderungen, die lösbar sind. Alle von der Stadt vorgestellten Vorschläge sind technisch umsetzbar.
- ? Sind zukünftige Wohngebiete für Rautheim in der Planung berücksichtigt?
 - ! Alle konkreten Pläne für Baugebiete wurden berücksichtigt.
- ? Ist es bereits vorgegeben, dass die Trasse über die Helmstedter Straße nach Rautheim geführt werden muss?
 - ! Der Korridor („Wolke“) wurde nach einer umfassenden Vorprüfung vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossen. Neue Vorschläge können für die Diskussion im Bürgerworkshop eingebracht werden, sie werden anschließend u.a. auf ihre Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit überprüft.
- ? Inwiefern wird die Barrierefreiheit auf der neuen Strecke gegeben sein, da momentan noch Hochflurfahrzeuge im Einsatz sind?
 - ! Die Stadtbahnverlängerung wird für Niedrigflurfahrzeuge geplant und ist damit barrierefrei. Die Zahl der Hochflurfahrzeuge wird sich nach und nach reduzieren, da zukünftig ausschließlich Niedrigflurfahrzeuge angeschafft werden. Ziel ist es, dass Ende 2019 im gesamten Gebiet nur noch barrierefreie Fahrzeuge im Einsatz sind.
- ? Der Energieverbrauch der Stadtbahnen wird bei den Trassenvorschlägen bedingt durch Topografie und Höhenunterschiede sehr unterschiedlich sein. Ist dies in der Kosten-Nutzen-Berechnung berücksichtigt?
 - ! Nein, die standardisierte Bewertung sieht eine Berücksichtigung der Topografie nicht vor.
- ? Wurden die Kirche und andere Denkmäler, die von Erschütterungen besonders betroffen wären, bei den Vorschlägen bereits berücksichtigt?
 - ! Ja, die Erschütterungen werden geprüft und in der weiteren Planung berücksichtigt.

3 Dialogstationen: Diskussion der Vorschläge in Kleingruppen

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer teilen sich in zehn zufällig zusammengesetzte und moderierte Kleingruppen auf und sammeln auf Grundlage der Vorschläge für die Stadtbahntrassen Fragen, Hinweise und erste Einschätzungen. Die Kleingruppen diskutieren parallel die gleichen Trassenvorschläge anhand folgender Fragestellungen:

- Wo sollen die neuen Stadtbahntrassen verlaufen, was ist zu beachten?
 - Welche Vor- und Nachteile haben die einzelnen Trassen?
- Ergebnisse Dialogstationen siehe separate Anlage

4 Zusammenfassung

[Karolin Thieleking, KoRiS / Stephanie Ralhf, KoRiS]

Die Kleingruppen haben intensiv die Trassenvorschläge diskutiert. Es wurden die Vor- und Nachteile gesammelt und neue Ideen eingebracht. Einige Gruppen haben die Trassenverläufe leicht verändert oder neue Vorschläge ergänzt. Außerdem erfolgte ein Austausch beispielsweise über technische Details, zum Schallschutz sowie über die Machbarkeit der Brückenbauten. Es gab zahlreiche Hinweise, was aus Sicht der Anlieger beim Stadtbahnausbau zu beachten ist.

Insgesamt konnten an den Stationen erste Fragen der Anwohnerinnen und Anwohner bereits geklärt werden. Andere Fragestellungen wurden aufgenommen und sind im Prozess weiter zu untersuchen. Ebenso werden die Einschätzungen und neuen Vorschläge zur Trassenführung ausgewertet. Einige Gruppen haben bereits ein erstes unverbindliches Stimmungsbild für einen Vorschlag eingeholt oder die weitere Betrachtung einzelner Vorschläge ausgeschlossen. Diese sind in der Anlage zu den Ergebnissen der Dialogstationen als Votum gekennzeichnet.

Bei allen Trassenvorschlägen sehen die Teilnehmenden **Vor- und Nachteile**. Zum jetzigen Zeitpunkt ergibt sich für die meisten Trassen ein noch kontroverses und heterogenes Bild. Die Einschätzungen zu den einzelnen Trassen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Bei den möglichen Trassen durch die **Lindenbergsiedlung** stand in mehreren Gruppen der **Vorschlag 1 in der Kritik**. Durch sie würde der Hauptfriedhof vom Stadtbahnnetz abgehängt werden. Insbesondere ältere Menschen seien dann gezwungen umzusteigen und das letzte Stück mit dem Bus zurückzulegen.
- Andere Gruppen stellten ein großes **Plus der Vorschläge 1 und 2** heraus: Anders als Vorschlag 3 führten diese Strecken an der vom Autoverkehr stark belasteten Rautheimer Straße vorbei. Zudem kämen die für die Realisierung der Trassen 1 und 2 nötigen Brückenbauten über Hauptgüterbahnhof-Gleise und A39 hinweg auch dem Radverkehr zugute. Dass bei den neuen Brücken der Radverkehr und Fußgänger berücksichtigt werden, war vielen Bürgern ein großes Anliegen.
- Bei der Trassenführung durch **Rautheim** favorisierten viele Gruppen die **Vorschläge A und B**. Vor allem junge Familien aus den Neubaugebieten im Westen des Stadtteils würden auf diese Weise angebunden. Andere Gruppen stellen heraus, dass durch diese Vorschläge, landwirtschaftliche Flächen u.a. auch für die Naherholung betroffen werden.
- Die **Vorschlag C** hat Befürworter und Skeptiker. Von Vorteil ist, dass sie die Bewohner im Osten Rautheims besser anbindet, dort wohnen viele ältere Menschen. Außerdem entspricht die Trasse der heutigen Buslinie. Nachteile: Die Straße Zum Ackerberg sei zu schmal für eine Stadtbahntrasse, die Radien seien zu eng. Zudem zerschneide eine Trasse das Dorf, Parkplätze fielen weg. Auch der Spielplatz an der geplanten Wendeschleife sollte nicht beeinträchtigt werden.
- Außerdem sind den Teilnehmenden an den Dialogstationen **wichtige Anliegen**:
 - Der Schallschutz und eine Minimierung von Lärm und Erschütterungen.
 - Eine Betrachtung des gesamten Liniennetzes inklusive der Busse.
 - Die zukünftige Erschließung Richtung Osten und Südstadt, ebenso wie die Anbindung der Stadtteile Elmaussicht, Mastbruch und Alt-Lindenberg.

5 Ausblick und Verabschiedung

Weiteres Vorgehen

[Karolin Thieleking, KoRiS]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folien 42-44)

Im nächsten Schritt prüfen und bewerten die Projektbeteiligten und Planer die Anregungen aus dem Auftakt-Workshop. Wie mit den Ergebnissen weiter umgegangen wird, welche Hinweise berücksichtigt werden können oder wo es Schwierigkeiten gibt, stellen die Planer im 2. Workshop vor. Der **2. Bürgerworkshop** zur Trassenführung nach Rautheim ist für den **27. Februar 2018** vorgesehen. In einer Arbeitsphase sollen die Trassenverläufe in Anlehnung an die Bewertungskriterien vertiefend diskutiert werden.

Interessierte an weiteren Informationen und der Mitwirkung in den nächsten Bürgerworkshops können auf der Website www.stadt-bahn-plus.de den Newsletter abonnieren.

Verabschiedung

[Jörg Reincke, Verkehrs-GmbH / Klaus Benschmidt, Stadt Braunschweig]