



## Ergebnisprotokoll

### Ablauf

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

### Moderation und Protokoll

Dieter Frauenholz, Stephanie Rahlf, Ann-Kathrin Popp (KoRiS)

### Anlagen zum Protokoll

- Präsentation und Poster zu den Trassenvorschlägen siehe [www.stadt.bahn.plus.de](http://www.stadt.bahn.plus.de)
- Ergebnisse Dialogstationen (Fragen und Anregungen aus der Diskussion)

## 1 Begrüßung

### Grußworte

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

[Ulrich Volkmann, Bezirksbürgermeister Stadtbezirk Volkmarode]

[Jörg Reincke, Geschäftsführer Braunschweiger Verkehrs-GmbH]

### Ablauf und Teilnehmende

[Dieter Frauenholz, KoRiS]

Im Fokus des **1. Bürgerworkshops** steht zunächst, über Verfahren, Stand der Planungen sowie Rahmenbedingungen zum Stadtbahnausbau zu informieren. Nach der Vorstellung möglicher Trassenführung für die Stadtbahnverlängerung und die neue Wendeschleife in Gliesmarode können Rückfragen aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger gestellt werden. Im zweiten Teil des Workshops geht es darum, Anregungen und erste Einschätzungen 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 B/M Consult 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 Volkmarode, aber auch aus Gliesmarode und weiteren Stadtteilen.

Eingangsfrage: Wie oft nutzen Sie den ÖPNV?		
fast täglich: 29	mehrmals im Monat: 64	so gut wie nie: 56

## 2 Einführung und Information

### Ziele Bürgerworkshops

[Dieter Frauenholz, KoRiS]

- Siehe Präsentation unter [www.stadt.bahn.plus.de](http://www.stadt.bahn.plus.de) (Folien 6 - 8)
- Im Fokus des Auftakts der Bürgerworkshops in Volkmarode steht zunächst über Verfahren, Stand der Planungen sowie Rahmenbedingungen zum Stadtbahnausbau zu informieren. Nach der Vorstellung der möglichen Trassenführung werden wichtige Rückfragen aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger geklärt. Im zweiten Teil des Workshops geht es darum, Anregungen und erste Einschätzungen zu den Vorschlägen aufzunehmen.
- Für den Austausch an den Dialogstationen und im gesamten Beteiligungsverfahren gelten für alle Beteiligten gleichermaßen folgenden **Spielregeln**:
  - Die Beteiligung ist ein Angebot und offen für alle
  - Größtmögliche Transparenz zu Vorgehen und Verfahren herstellen
  - Alle Hinweise und Positionen werden ernstgenommen
  - Ergebnisse der Beteiligung fließen in Entscheidungen ein
  - Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten bleiben bestehen
  - Kritik ist erwünscht, bitte sachlich und mit Bezug zum Projekt
  - Alle Beteiligten sind für Ziele und Ergebnisse mitverantwortlich
- In **weiteren Veranstaltungen** sollen die Vor- und Nachteile möglicher Gleisführungen vertieft. In die Bewertung der Trassenvorschläge fließen alle Anregungen der Bürgerworkshops ein. Im weiteren Verfahren sind verschiedene Kriterien zu berücksichtigen, darunter auch die verschiedene 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](http://www.stadt.bahn.plus.de) (Folien 9-18)
- 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 Buslinien-netzes 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 über-

wiegt der volkswirtschaftliche Nutzen die volkswirtschaftlichen Kosten. Dies ist ein **MUSS-Kriterium** für jede Variante, da erst damit eine Förderwürdigkeit gegeben ist.

### Aktueller Verfahrensstand

[Michael Walther, Stadt Braunschweig / Phillip Brandes, Braunschweiger Verkehrs GmbH]

→ Siehe Präsentation unter [www.stadt.bahn.plus.de](http://www.stadt.bahn.plus.de) (Folien 19-29)

- Für den möglichen Streckenverlauf nach Volkmarode gibt es zwei Bebauungspläne aus den Jahren 1974 (Berliner Heerstraße) und 1997 (Volkmarode Nord). Der Bebauungsplan aus 1974 sieht einen besonderen Bahnkörper in Mittellage bis Remenhof und den beidseitigen Eingriff in Privatgrundstücke vor. Der Plan aus 1997 enthält eine Freihaltetrasse für Stadtbahn auf besonderem Bahnkörper im Baugebiet.
- Im Jahr 2012 wurde bereits eine Standardisierte Bewertung eines Konzepts des Straßenbahnausbaus in Volkmarode berechnet, allerdings mit dem Nutzen-Kosten-Indikator von 0,22 und damit keiner Aussicht auf Förderung (s. Folie 23).
- Zur Erhöhung des Nutzen-Kosten-Indikators wurden die beiden Nutzen-Komponenten Reisezeitgewinne im ÖPNV und Betriebskostensparnis genauer betrachtet und in einem Konzept von 2016 zusammengefasst. Dabei wurde erneut das Fahrgastpotenzial analysiert. Bis Gliesmarode Bahnhof erreicht die Bahn ca. 12.000 Einwohner, im weiteren Verlauf bis zum Ziegelkamp nur noch knapp die Hälfte. Deshalb sind in dem Konzept aus 2016 eine Taktverdichtung bis zur Querumer Straße mit Bau einer Wendeschleife dort und eine Verbindung nach Volkmarode Nord vorgesehen. Vergleich der Konzepte 2012 und 2016 auf Folie 29

### Vorschläge für die Trassenführung

[Michael Walther, Stadt Braunschweig]

- Siehe Präsentation unter [www.stadt.bahn.plus.de](http://www.stadt.bahn.plus.de) (Folien 30 - 40)
- Stadtverwaltung und Verkehrs-GmbH haben aus der bisherigen „Wolke“ des Projektkorridors einen ungefähren Trassenlauf als Diskussionsvorschlag entwickelt. Daraus ergeben sich der zwei Varianten für die Wendeschleife in Gliesmarode und eine Trasse nach Volkmarode-Nord mit einem Suchraum für die Wendeschleife dort.
- Dabei spielen betriebliche Aspekte, wie eine schnelle, umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt und die Verbesserung der Anbindung für Volkmarode im Vergleich zum Ist-Zustand, aber auch städtebauliche Aspekte wie der Neubau beginnend an der Hordorfer Straße oder die Erschließung von Neubauprojekten im Norden von Volkmarode eine wichtige Rolle.

### Rückfragen zum Stadtbahnprojekt aus dem Plenum

Herr Benschmidt, Herr Walther und Herr Brandes beantworten folgende Fragen und Anmerkungen aus dem Plenum:

- ? Wurden die Anwohner aus Gliesmarode auch eingeladen, da die Wendeschleife dort eine große Veränderung ausmacht?
  - ! Ja die Bürgerinnen und Bürger wurden eingeladen. Von ihnen kamen auch schon Anregungen hinsichtlich des Ausbaus.
- ? Welche Auswirkungen hinsichtlich Lärm und Erschütterungen hat die Einführung eines 7,5 Minuten Takts für die Anwohner?
  - ! Die Belastung bleibt ähnlich, da auf die Stunde gerechnet nur zwei Stadtbahnen mehr als bisher vorbei fahren.
- ? Wird zu der Standardisierten Bewertung ein Erläuterungsbericht veröffentlicht?

- ! Nein, da es sich momentan nur um Vorberechnungen handelt und diese ständig aktualisiert werden, ändern sich die Bewertungsergebnisse sehr häufig. Aktuelle Berechnungen werden auf der Website des Projekts [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de) veröffentlicht.
- ? Wird das Verkehrsaufkommen durch Schülerinnen und Schüler sowie Personal der Integrierten Gesamtschule Volkmarode in der Berechnung berücksichtigt? Ist es zudem möglich die Haltestelle des Konzepts von 2016 näher an die Schule zu rücken?
  - ! Arbeitsplätze und Schulen mit der Entwicklung der Schülerzahlen gehen auch in die Bewertung mit ein. Die Anbindung der Schule sollte bei der Diskussion der Vorschläge an den Stationen berücksichtigt werden.
- ? Müssen die Anlieger der Berliner Heerstraße Teile ihres Grundstücks abgeben, um die Stadtbahn zu bauen?
  - ! Der Flächenbedarf ist abhängig von der konkreten Trassenführung, die in den weiteren Workshops diskutiert werden soll. Die Stadt hat schon aus Kostengründen das Interesse, sowenig wie möglich private Flächen in Anspruch zu nehmen
- ? Der nördliche Teil des Suchraums für die Wendeschleife in Gliesmarode liegt unmittelbar vor einem Hochhaus mit vielen älteren Bewohnerinnen und Bewohnern, die bereits aktuell Lärmbelastungen durch spielende Kinder ausgesetzt sind. Ist es möglich dort besonders lärmarme Gleise zu verwenden?
  - ! Die Lärmbelastung fließt in das Planfeststellungsverfahren mit ein. Es ist auch zu beachten, dass die Bahnen dort nur zu Stoßzeiten wenden, es betrifft also weniger die sensiblen Zeiten abends oder nachts.
- ? Warum wird eine Wendeschleife benötigt? Kann die Bahn nicht rückwärts in die Stadt zurück fahren?
  - ! Die Bahnen können nur im Notfall und ohne Fahrgäste rückwärtsfahren. Die Festlegung auf Fahrzeuge mit nur einem Führerstand ist vor vielen Jahren erfolgt und macht Wendeschleifen an allen Endpunkten nötig. Für die Bauweise der Stadtbahnen sprechen Kostenvorteile und die Höhere Fahrgastkapazität.
- ? Warum nimmt man keine komplett andere Trassenführung über die Ziegelwiese und den Feuer-  
teich?
  - ! Anregungen und neue Vorschläge dieser Art sollten in die Diskussion an den Stationen eingebracht werden.
- ? Die Auslastung der Busse in Volkmarode ist nur zu den Stoßzeiten besonders hoch. Ist die Wirtschaftlichkeit einer Stadtbahn überhaupt gegeben?
  - ! Die Anbindung wird erheblich attraktiver, u.a. da der Umstieg an der Haltestelle Moorhüttenweg fällt. Auch in Verbindung mit neubauvorhaben wird von einem hohen Fahrgastpotenzial ausgegangen.
- ? Für die Zukunft wird von einer wachsenden Individualisierung auch im Bereich der Mobilität ausgegangen. Geht dieser Aspekt mit in die Bewertung ein und ist vor diesem Hintergrund der sehr langfristig ausgerichtete Stadtbahnausbau sinnvoll?
  - ! Der Mobilitätswandel ist den Projektbeteiligten bewusst. Studien zeigen jedoch, dass auf den stark nachgefragten Strecken der ÖPNV weiterhin wichtig bleibt und das sind in Braunschweig vor allem Strecken vom Stadtrand in den Stadtkern.
- Statement eines Teilnehmers (Bewohner Neubaugebiet): Der Umstieg von Bahn in den Bus nach Volkmarode macht die Nutzung des ÖPNV derzeit sehr unattraktiv. Die Planungen sind sehr gut, denn im Neubaugebiet wohnen vor allem Kinder und Jugendliche, die den ÖPNV zukünftig nutzen werden.
- ? Ist eine Bürgerbefragung für die Entscheidung zum Stadtbahnausbau möglich?

- ! Diese Möglichkeit wird in der Politik diskutiert, jedoch ist die Thematik für eine einfache Ja/Nein-Entscheidung zu komplex. Daher wurde die Verwaltung beauftragt im Beteiligungsprozess mit Bürgerinnen und Bürgern bestmögliche Lösungen auszuloten.
- ? Ist der Ausbau auf die Stadtbahn festgelegt oder werden auch andere öffentliche Verkehrsmittel in Betracht gezogen?
  - ! Insgesamt werden im Rahmen der Verkehrsplanung alle Verkehrsmittel betrachtet. Mit dem Ausbauprojekt Stadt.Bahn.Plus hat die Politik allerdings bereits eine grundlegende Entscheidung getroffen, wo die Weiterentwicklung des Stadtbahnangebots weiterverfolgt werden sollte. Da es am heutigen Abend um ein Teilvorhaben dieses Ausbauprojektes geht, liegt der Schwerpunkt der Betrachtung auf der Stadtbahn.

### 3 Dialogstationen: Diskussion der Vorschläge in Kleingruppen

Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die vorrangig an einem Austausch zur vorgeschlagenen Wendeschleife interessiert sind, finden sich an Station 1 zusammen. Die übrigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer teilen sich mittels eines Losverfahrens zufällig auf die acht weiteren Stationen, an denen die Verlängerung in Volkmarode im Mittelpunkt des Austausches steht.

Die Gruppen sammeln auf Grundlage der in Luftbildern dargestellten Vorschläge Fragen, Hinweise und erste Einschätzungen. Die Moderatorinnen und Moderatoren (jeweils zwei Personen pro Station, von Stadt Braunschweig Braunschweiger Verkehrsgesellschaft und B/M Consult) halten die eingebrachten Punkte auf Moderationskarten und soweit möglich in den Luftbildern fest.

Die Kleingruppe 1 diskutiert die Wendeschleife in Gliesmarode anhand folgender Fragestellungen:

- Wo sollte die Wendeschleife platziert werden?
- Was ist zu beachten?
- Welche Vor- und Nachteile haben die Trassen?

Die Kleingruppen 2 bis 9 diskutieren parallel die Verlängerung nach Volkmarode Nord anhand folgender Fragestellungen:

- Wo soll die neue Stadtbahntrasse verlaufen?
- Wo sollten Haltestellen platziert werden?
- Welche Vor- und Nachteile haben die Trassen?

→ Die Ergebnisse des Austausches an den Dialogstationen sind in der separaten Anlage zum Ergebnisprotokoll zusammengefasst.

### 4 Zusammenfassung

[Dieter Frauenholz, KoRiS / Stephanie Rahlf, KoRiS]

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben an den neun Stationen die Vorschläge von Stadt und Verkehrs-GmbH intensiv diskutiert und zahlreiche Hinweise gegeben:

- Die **Anbindung der IGS** war an vielen Stationen wichtiges Thema. Eine der Haltestellen sollte nach Einschätzung der Teilnehmenden möglichst nah an der Schule liegen.
- Außerdem machten mehrere Gruppen Vorschläge für **alternative Trassenführungen**. Eine Trassenführung kam dabei gleich in mehreren Gruppen zur Sprache: Keine Abbiegung auf der Berliner Heerstraße Richtung Osten in Höhe Remenhof in Richtung Neubaugebiet, sondern erst später über die Straße Ziegelwiese in einer großen, eingleisigen Schleife am Neubaugebiet Volkmarode-Nord vorbei und wieder zurück zur Berliner Heerstraße
- Die Meinungen über **Ausgestaltung der Trasse** gingen auseinander. Einige Bürger sprachen sich für eine gesonderte Trasse aus, weil die Fahrgäste sonst bei hohem Verkehrsaufkommen mit der Bahn im Stau stünden. Andere zogen in die fahrbahn integrierte Gleiskörper vor, um den Platzbe-

darf zu reduzieren und Eingriffe in Anliegergrundstücke zu begrenzen. Auch die Zugänglichkeit von Grundstücken von der Berliner Heerstraße aus war wichtiger Aspekt in mehreren Gruppen.

- Für die Wendeschleife in Volkmarode haben die Beteiligten verschiedene Varianten diskutiert und darauf hingewiesen, dass im Suchraum Landschafts-, Natur- und Denkmalschutzbelange eine wichtige Rolle spielen.
- Wichtige Themen waren auch mögliche Belastungen für Anlieger in der Bauphase, durch Lärm beim Betrieb, Anliegerbeiträge oder Schülerverkehr im Wohngebiet.
- Eine Station hat sich auf die **Verortung der geplanten Wendeschleife** in Glesmarode konzentriert. Aber auch an weiteren Stationen kamen Hinweise zur Platzierung: Im Kreuzungsbereich könnte sie den Autoverkehr beeinträchtigen und auch für andere Verkehrsteilnehmer Risiken mit sich bringen. Zudem wurde auf das Ehrenmal hingewiesen, das bei dem südlichen Vorschlag möglicherweise nochmals versetzt werden müsste (bereits in der Vergangenheit einmal versetzt). Als neuer Standort wird die Grünfläche im Bereich des nördlichen Vorschlags vorgeschlagen.
- Bei einer möglichen Lage der Wendeschleife **nördlich im Bereich der Querumer Straße** befürchteten direkte Anwohner optische und akustische Beeinträchtigungen.
- Als grundsätzliche Standort-Alternativen für die Wendeschleife zum Bereich der Querumer Straße nannten Beteiligte den **Bahnhof Glesmarode** und den Bereich der **Petzvalstraße**. Viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer wiesen darauf hin, dass die Wendeschleife unbedingt im **Zusammenhang** mit den Planungen der **Campusbahn** betrachtet werden müsse.

Über die konkreten Hinweise zu Trassenvorschlägen und Platzierung der Wendeschleife hinaus haben einige Gruppen Vorschläge gesammelt, Möglichkeiten, den ÖPNV attraktiver zu machen, etwa durch Familientickets, Park + Ride-Plätze an der Endhaltestelle oder attraktivere Verbindungen Richtung Dibbesdorf, Weddel und Wolfsburg. Einige Teilnehmende stellten den Sinn des Stadtbahnausbau grundsätzlich in Frage und zweifelten an einer angemessenen Nachfrage im Einzugsgebiet. Als Alternative schlugen sie einen Ausbau des Busangebots vor. Andere hoben jedoch die große Bedeutung der schon lange geplanten Stadtbahnanbindung für die Attraktivität der Baugebiete in Volkmarode hervor.

## 5 Ausblick und Verabschiedung

[Dieter Frauenholz, KoRiS / Klaus Benschmidt, Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr der Stadt Braunschweig / Jörg Reincke, Geschäftsführer Braunschweiger Verkehrs-GmbH]

### Ausblick

[Dieter Frauenholz, KoRiS]

→ Siehe Präsentation unter [www.stadt.bahn.plus.de](http://www.stadt.bahn.plus.de) (Folien 48-50)

Im nächsten Schritt prüfen und bewerten die Projektbeteiligten und Planer die Anregungen aus dem Auftakt-Workshop. Im 2. Workshop, voraussichtlich am 21.02.2018, stellen die Planer vor, wie mit den Ergebnissen umgegangen wird und erläutern, welche Hinweise berücksichtigt werden können und wo Klärungsbedarf besteht. In einer Arbeitsphase sollen werden Trassenverläufe unter Berücksichtigung der Bewertungskriterien vertiefend diskutiert. Ein weiterer Workshop wird voraussichtlich im April stattfinden.

Interessierte an weiteren Informationen und der Mitwirkung in den nächsten Bürgerworkshops können auf der Website [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de) den Newsletter abonnieren. Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die sich in die Interessenlisten eingetragen haben erhalten direkt Informationen und Einladungen per Mail.

### Verabschiedung

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