

Donnerstag, 4. Oktober 2018
916/2018

Stadtbahnausbau nach Rautheim und Volkmarode: Verwaltung schlägt Trassenführungen vor

Für die Erweiterung des Stadtbahnnetzes nach Rautheim, Teilprojekt des vom Rat beschlossenen Stadtbahnausbaukonzepts „Stadt.Bahn.Plus – Bringt Braunschweig weiter!“ schlägt die Verwaltung eine Trasse mit einer ca. 110 Meter langen Brücke entlang der bisherigen Überführungen über die Anlagen der Deutschen Bahn an der Helmstedter Straße vor. Diese Variante bindet als einzige die Mastbruchsiedlung und besonders gut das Baugebiet auf dem Gelände der einstigen Heinrichder-Löwe-Kaserne (HdL) in das Stadtbahnnetz ein. Zugleich birgt sie weniger Risiken für Planung und Bau als die beiden Varianten mit einer rund 225 Meter langen Brücke über den Rangierbahnhof und weiter über Lindenbergallee und Rautheimer Straße bzw. Möncheweg. Weiterhin hat die Verwaltung einen Vorschlag für Trassenführung und zwei Wendeschleifen im Teilprojekt Volkmarode unterbreitet. Entsprechende Vorlagen sind heute an die Ratsgremien versandt worden.

Vorschlag Vorzugsvariante Rautheim

„Wir haben beim Projekt Rautheim drei gleichwertig gute Vorschläge mit unterschiedlichen Vor- und Nachteilen, die in ihrer Gesamtbewertung sehr nahe beieinanderliegen, intensiv geprüft“, sagt Stadtbaurat Heinz-Georg Leuer. „Ihr volkswirtschaftlicher Nutzen ist mit 1,3 identisch. Klare Vorteile der Variante entlang der bestehenden Überführungen, die komplett auf eigenem Bahnkörper geführt werden kann, sind die Anbindung der Mastbruchsiedlung die besonders gute Einbeziehung des wachsenden HdL-Baugebiets mit insgesamt rund 400 Wohneinheiten.“

P R E S S E I N F O R M A T I O N

Referat Kommunikation
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

E-Mail
kommunikation@braunschweig.de

Telefon
(05 31) 470 - 22 17
(05 31) 470 - 37 73
(05 31) 470 - 27 57

Telefax
(05 31) 470 - 29 94

Internet
braunschweig.de

Soziale Medien
 facebook.com/stadtbraunschweig
 twitter.com/Stadt_BS



Bei der Bewertung der drei gleichwertigen Varianten spielen Kosten und Risiken eine wichtige Rolle. Für die Variante, die wir vorschlagen, spricht, dass sie hochwertig und kostenbewusst zugleich ist. Hinzu kommt, dass ihre Risiken im Blick auf Planung und Bau, im Unterschied zu den anderen Varianten kalkulierbar sind.“

Jörg Reincke, Geschäftsführer der Verkehrs-GmbH: „Diese Entscheidung ist nicht leichtgefallen. Denn alle drei Vorschläge, die gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern in den Workshops erarbeitet worden sind, haben Vor- und Nachteile. Jeder Vorschlag ist gut. Ausschlaggebend waren am Ende die Risiken. Ich bin mit diesem Vorschlag sehr zufrieden. Entscheidend ist, dass wir eine Möglichkeit erarbeitet haben, die Stadtbahnlinie 4 vom Hauptfriedhof zu den Wohnorten der Menschen zu verlängern. So kann sich diese Linie in unserem Stadtbahnnetz gut weiterentwickeln.“

Die ca. 110 Meter lange Brücke parallel zur bestehenden Straßenbrücke Helmstedter Straße, ein Zweifeldbauwerk, kann in wesentlichen Bauteilen außerhalb der direkt betroffenen Gleisanlagen gebaut werden. Der Zwischenpfeiler kann in der heute unbebauten Grünfläche etwa in Bauwerksmitte errichtet werden, ohne dass Baufahrzeuge hierfür das Lichtraumprofil der benachbarten Gleise einschränken. Sperrzeiten werden in deutlich geringerem Umfang als bei dem 225 m langen Brückenbauwerk notwendig.

In der Summe werden die Kosten dieser Trassenführung auf 44 Mio. Euro prognostiziert, wovon die Stadt ca. 18,9 Mio. Euro selbst zu tragen hätte und der größere Anteil von Fördermitteln gedeckt würde. Die Brücken über die Bahnanlagen und die A 39 kosten zusammen etwa 6,5 Mio. Euro. Die Gesamtkosten der Trassenführung mit einer 225 m langen Brücke werden, je nach Variante, auf 58,0 bzw. 58,7 Mio. Euro geschätzt, wovon die Brücken über die Bahnanlagen und die A 39 zusammen etwa 16 Mio. Euro kosten sollten.

Die DB beteiligt sich an der Finanzierung der Brücken nicht – gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz muss der Träger des neu hinzukommenden Verkehrsweges die Kosten schultern.

Die Problemstellung für die Vorschläge 1 und 3 – eine Brücke, die den Rangierbahnhof überspannt - ist: Die neue Brücke müsste bei laufendem Bahnbetrieb gebaut werden. Einzelne Gleise für die

PRESSEINFORMATION


Referat Kommunikation
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

E-Mail
kommunikation@braunschweig.de

Telefon
(05 31) 470 - 22 17
(05 31) 470 - 37 73
(05 31) 470 - 27 57

Telefax
(05 31) 470 - 29 94

Internet
braunschweig.de

Soziale Medien
 facebook.com/stadtbraunschweig
 twitter.com/Stadt_BS



Bauzeit stillzulegen, ist nach Auskunft der DB-Netz aber nur mit hohem Aufwand möglich, weil der Rangierbahnhof sehr gut ausgelastet ist.

Ohne zeitweilige Gleissperrungen geht es nicht. Der Bau einer ca. 225 Meter langen Brücke, etwa als Dreifeldkonstruktion mit zwei Pylonen, würde aber die temporäre Sperrung einer besonders großen Zahl von Gleisen erforderlich machen – ein Pylon müsste zwischen befahrenen Gleisen errichtet werden, der zweite unmittelbar daneben. Darin läge ein erhebliches zeitliches und finanzielles Risiko, weil baubedingte Sperrungen langfristig (mit bis zu drei Jahren Vorlauf) in den Güterverkehr der Bahn und eigene Baumaßnahmen der DB eingepasst werden müssten und bei unvorhersehbaren Problemen erhebliche Verzögerungen drohten. Zudem bestünde ein erhebliches Vergaberisiko, weil aufgrund der aufwendigen Brückenkonstruktion der voraussichtliche Bieterkreis eher gering wäre.

Weitere Risiken bestünden in der notwendigen Beschickung der Baustelle. Dafür müssten wiederum Gleise kurzzeitig außer Betrieb genommen werden oder die Beschickung per Zug erfolgen. Denn schweres Gerät ist für den Umbau von Gleisanlagen und zugehöriger Technik notwendig. Zum Beispiel kann durch die Pfeiler die Sicht auf Signalanlagen verdeckt sein, sodass hier ein Umbau der Anlagen erforderlich wird. Aufgrund der unklaren Untergrundsituation, zum Beispiel durch möglicherweise nicht vollständig kartierte Leitungsanlagen, ergeben sich weitere Risiken.

Vorzugsvariante Volkmarode

Ein zweiter Beschlussvorschlag der Verwaltung, der parallel in die Gremien gegeben wird, betrifft den Stadtbahnausbau Richtung Volkmarode. Als sinnvollste Streckenführung im Untersuchungskorridor bestätigte sich der zentrale Trassenverlauf mit der besten Erschließungswirkung für Volkmarode.

Die Stadtbahntrasse soll entlang der Berliner Heerstraße bis in Höhe Remenhof verlaufen und dort auf eine freigehaltene Trasse ins Neubaugebiet Volkmarode Nord verschwenken. Unmittelbar nördlich des geplanten Marktplatzes soll die Neubaustrecke mit einer Wendeschleife enden.

Die Mehrzahl der an den Workshops beteiligten Bürger favorisierte eine Streckenführung als „X-Trasse“ in der Berliner Heerstraße - stadtauswärts

P R E S S E I N F O R M A T I O N

Referat Kommunikation
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

E-Mail
kommunikation@braunschweig.de

Telefon
(05 31) 470 - 22 17
(05 31) 470 - 37 73
(05 31) 470 - 27 57

Telefax
(05 31) 470 - 29 94

Internet
braunschweig.de

Soziale Medien
 facebook.com/stadtbraunschweig
 twitter.com/Stadt_BS



mit einem Gleis in der Fahrbahn, stadteinwärts auf eigenem Bahnkörper südlich der Straße. Diese Variante soll weiterverfolgt werden. Unmittelbar nördlich des geplanten Marktplatzes im Neubaugebiet ist die Wendeschleife vorgesehen. Auch dies befürwortete die Mehrheit der Workshop-Teilnehmer. Die Endhaltestelle soll in der Lage der heutigen Bushaltestelle „Ziegelwiese“ gebaut werden. Die Option, die Stadtbahn zukünftig weiter in Richtung Nord-Osten zu verlängern, wird in den weiteren Planungen berücksichtigt.

Für das Betriebskonzept ist der Bau einer weiteren Wendeschleife in Gliesmarode an der Querumer Straße zwingend erforderlich, weil Taktverdichtungen im stark verdichteten Östlichen Ringgebiet bis Gliesmarode gefahren werden sollen. Die favorisierte Lage der Wendeschleife im Kreuzungsbereich Querumer Straße / Berliner Straße ist das Ergebnis einer Variantenuntersuchung. Die Lage in unmittelbarer Nähe zum Knotenpunkt bietet betriebliche Vorteile durch kurze Wendefahrten mit wenigen Leerkilometern bei gleichzeitig geringen Investitionskosten. Gegenüber der Planungsalternative im Bereich Paul-Jonas-Meier-Straße sind zudem deutlich weniger Anwohner von Immissionen betroffen.

So geht es weiter

Die Beschlussvorschläge der Verwaltung (komplett in der Anlage) werden jetzt in den Gremien diskutiert, für das Teilprojekt Rautheim beginnend mit dem Stadtbezirksrat 132 Viewegsgarten-Bebelhof am 16. Oktober und dem SBR 213 Südstadt-Rautheim-Mascherode am selben Tag. Die Vorlage zu Volkmarode geht zur Anhörung am 17. Oktober in die Stadtbezirksräte 112 Wabe-Schunter-Beberbach und 114 Volkmarode. Es folgen der Planungs- und Umweltausschuss am 24. Oktober und der Verwaltungsausschuss am 30. Oktober, Die Entscheidung trifft der Rat am 6. November. Weitere Informationen auf www.stadt-bahn-plus.de.

P R E S S E I N F O R M A T I O N

Referat Kommunikation
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

E-Mail
kommunikation@braunschweig.de

Telefon
(05 31) 470 - 22 17
(05 31) 470 - 37 73
(05 31) 470 - 27 57

Telefax
(05 31) 470 - 29 94

Internet
braunschweig.de

Soziale Medien
 facebook.com/stadtbraunschweig
 twitter.com/Stadt_BS

