

Stadtbahnausbau Stadt.Bahn.Plus

Auftakt 1. Bürgerworkshop
Campusbahn/Querum

Montag, 12.11.18, 18:30 bis 21:00 Uhr, Eintracht Stadion



Stadt.Bahn.Plus.

Campusbahn

Bringt Braunschweig weiter!

Ergebnisprotokoll

Ablauf

1. Begrüßung
2. Einführung und Information
 - Ziele der Bürgerworkshops
 - Ausbauprojekt Stadt.Bahn.Plus: Aktueller Verfahrensstand
 - Streckenführung
 - Rück- und Verständnisfragen
3. Dialogstationen: Diskussion der Vorschläge
 - Fragen, Hinweise, Einschätzungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer
4. Zusammenfassung
5. Ausblick und Verabschiedung

Moderation und Protokoll

Karolin Thieleking, Elena Rautland, Lisa Hitzmann, Kristina Dyck, Vasco Heitefaut (KoRiS)

Anlagen zum Protokoll

- Präsentation und Poster zum Vorschlag der Streckenführung siehe www.stadt.bahn.plus.de
- Ergebnisse Dialogstationen (Fragen und Anregungen aus der Diskussion der Streckenführung)

1 Begrüßung

Grußworte

[Ulrich Markurth, Oberbürgermeister Stadt Braunschweig]

[Angela Marten, Bezirksbürgermeisterin Stadtbezirk Nordstadt]

[Gerhard Stülten, Bezirksbürgermeister Stadtbezirk Wabe-Schunter-Beberbach]

Ablauf und Teilnehmende

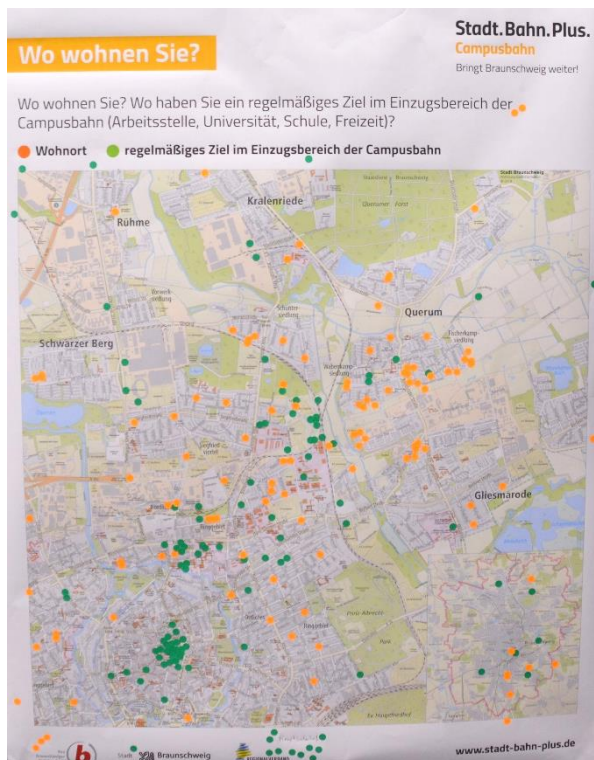
[Karolin Thieleking, KoRiS]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folien 3)

Im Fokus des **1. Bürgerworkshops** steht zunächst, über Verfahren, Stand der Planungen sowie Rahmenbedingungen zum Stadtbahnausbau zu informieren. Nach der Vorstellung eines Vorschlags zur Streckenführung können alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer Rück- und Verständnisfragen stellen und im Anschluss an Dialogstationen Fragen, Hinweise und Einschätzungen zum Vorschlag für die Streckenführung einbringen.

Das **Ausbauprojekt Stadt.Bahn.Plus** ist ein gemeinsames Vorhaben der Stadt Braunschweig und der Braunschweiger Verkehrs-GmbH. Den Prozess der Bürgerbeteiligung begleiten das Ingenieurbüro BM Consult, zuständig für fachplanerische Fragestellungen, sowie das Büro KoRiS, zuständig für Organisation, Moderation und Dokumentation der Bürgerworkshops.

Beim Empfang können alle Teilnehmenden zu den **Einstiegsfragen**, wo sie wohnen oder ein regelmäßiges Ziel im Einzugsgebiet haben und wie oft sie den ÖPNV nutzen, einen Punkt kleben:



- Etwa ein Drittel der Teilnehmerinnen und Teilnehmer wohnen in Querum, knapp ein Viertel in der Nordstadt. Weitere kommen aus den benachbarten Stadtteilen wie Glesmarode und dem gesamten Stadtgebiet Braunschweigs. Neben Anwohnerinnen und Anwohnern sind Vertreterinnen und Vertreter der Politik, aus Vereinen sowie Studierende der TU anwesend.
- Häufiges Ziel vieler Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist das Stadtzentrum. Die abgefragten regelmäßigen Ziele im Einzugsgebiet der Campusbahn variieren, darunter sind: TU, Schulen (IGS), Kleingärten, Arbeitsorte und vieles mehr.
- Etwa 20 % der Teilnehmerinnen und Teilnehmer fährt fast täglich mit dem Bus oder der Stadtbahn, rund die Hälfte nutzt den ÖPNV mehrmals im Monat.

Eingangsfrage: Wie oft nutzen Sie den ÖPNV?

fast täglich: 24

mehrmals im Monat: 59

so gut wie nie: 45

- Einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben bereits einen Workshop zu anderen Teilprojekten des Stadtbahnausbaus besucht. Der überwiegende Teil nimmt das erste Mal an einem Bürgerworkshop teil.

2 Einführung und Information

Ziele der Bürgerworkshops

[Karolin Thieleking, KoRiS]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folien 4-7)

Im **1. Bürgerworkshop** informieren Stadt Braunschweig und Braunschweiger Verkehrs-GmbH über Verfahren, Stand der Planungen sowie Rahmenbedingungen zum Stadtbahnausbau und stellen bisherige Ergebnisse und fachliche Bewertungen vor. Daran anknüpfend werden alle Fragen, Anregungen, Einschätzungen und mögliche Verbesserungen zur vorgeschlagenen Streckenführung aufgenommen sowie Vor- und Nachteile gesammelt. Alle Hinweise werden im Anschluss von den Projektbeteiligten und Planern ausgewertet, geprüft und bewertet.

An diese Ergebnisse wird in den **weiteren Workshops** angeknüpft, um mögliche Streckenführungen aus verschiedenen Sichtweisen und Perspektiven zu bewerten, gemeinsam Lösungen für Konflikte zu erarbeiten und sich auf eine mögliche Streckenführung zu verständigen. Soweit möglich sollte am Ende ein Bürgervotum für eine favorisierte Variante ausgesprochen werden, die möglichst viele Interessen berücksichtigt.

Der gesamte Beteiligungsprozess wird auf www.stadt-bahn-plus.de dokumentiert. Dort besteht auch die Möglichkeit einen Newsletter anzufordern und weitere Hinweise einzubringen.

Bewertungskriterien zur Streckenführung

[Albrecht Curland, Braunschweiger Verkehrs-GmbH]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folie 9)

Der Stadtbahnausbau ist ohne **Förderung** nicht finanzierbar. Um mögliche Streckenführungen für den Stadtbahnausbau identifizieren zu können, wird daher jede Variante auf Förderwürdigkeit überprüft. Dies geschieht durch eine **standardisierte Bewertung** zur Ermittlung des **Nutzen-Kosten-Indikators**: Bei der Division des Nutzens durch die jährlichen Kosten muss das Ergebnis einen größeren Wert als 1 ergeben. Wenn dies der Fall ist, überwiegt der volkswirtschaftliche Nutzen die volkswirtschaftlichen Kosten. Ein Wert über 1 ist ein **MUSS-Kriterium** für die Förderwürdigkeit des Ausbauprojektes.

Zwischen den Bürgerworkshops wird das Planungsbüro zusammen mit Stadtverwaltung und Verkehrs-GmbH aus den Vorschlägen des ersten Workshops Varianten für mögliche Streckenführungen erarbeiten. Diese werden in einem Variantenvergleich anschließend fachlich geprüft und bewertet. Dabei sind weitere Kriterien zu berücksichtigen (siehe Präsentationsfolie).

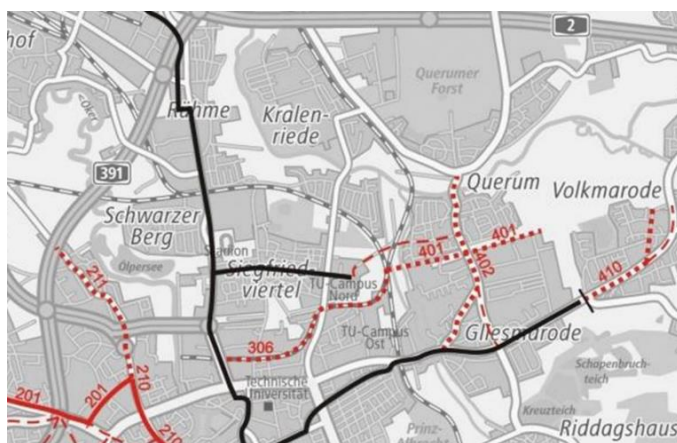
Die Hintergründe und Vorteile des Straßenbahnausbaus werden in einem Film präsentiert, der unter www.stadt.bahn.plus.de verfügbar ist.

Ausbauprojekt Stadt.Bahn.Plus: Aktueller Verfahrensstand

[Heinz-Georg Leuer, Stadtbaurat, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folie 11-14)

Die **Kapazitätsgrenzen des ÖPNV** sind auf einigen Streckenabschnitten in Braunschweig erreicht. Zukünftig wird die Zahl der ÖPNV-Nutzer durch den erwarteten Bevölkerungszuwachs ansteigen. Auf die zu erwartende zusätzliche Nachfrage möchte die Stadt Braunschweig frühzeitig reagieren und das **ÖPNV-Angebot ausweiten**.



Im Rahmen der **Voruntersuchung 2013/14** sind zahlreiche Streckenführungen bewertet worden. Aus 100 vorgeschlagenen Korridoren wurden **neun Korridore** für die weitere Planung betrachtet. Unter anderem wurde der Anschluss Querums über Gliesmarode und die Querumer Str. und die Weiterführung des Industrianschlussgleises in West-Ost-Richtung betrachtet (Strecken 402 und 401, siehe Abb. links zur Übersicht alternativer Trassen gemäß Ratsbeschluss vom 01.04.2014 im Detail). Im Ergebnis der Voruntersuchung wurde die Führung der Trasse in West-Ost-Richtung als besser bewertet.

Seit Anfang 2017 liegen mit dem Zielnetz 2030 **6 Korridore für den Stadtbahnausbau** vor, diese werden im weiteren Verfahren auf ihren volkswirtschaftlichen Nutzen sowie die bauliche und technische Machbarkeit geprüft und bewertet. Die **Campusbahn/Querum** ist in aktueller Ausprägung als neue West-Ost-Direktverbindung im Norden Braunschweigs Teil dieses Zielnetzes. Die Streckenführung

wird vorgeschlagen, weil sie u.a. entlang der aktuellen städtebaulichen Entwicklungsprojekte verläuft und somit neue Siedlungen an die Stadtbahn anbindet.

Bei diesem Vorschlag zur Streckenführung handelt es sich noch nicht um eine konkrete Trassenfestlegung. Die Verwaltung ist hier – genauso wie bei den Projekten Volkmarode und Rautheim – offen für Anregungen und Argumente. Alle Anregungen werden aufgenommen, eingehend bewertet und ggf. ergänzende Berechnungen durchgeführt. Ziel aller Planungen ist es, eine städtebaulich und verkehrsplanerisch gute Linienführung zu volks- und betriebswirtschaftlich vertretbaren Kosten zu erhalten.

Methode Standardisierte Bewertung – Voruntersuchung

[Klaus Benscheidt, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folie 16-20)

Für die 6 Korridore des Zielnetzes 2030 des Stadtbahnausbaus wurde eine **standardisierte Bewertung** (im Rahmen der Voruntersuchung) durchgeführt und ein **Nutzen-Kosten-Indikator von 1,3** für das Zielnetz 2030 errechnet.

Der volkswirtschaftliche Nutzen wird monetär berechnet und den Kosten gegenübergestellt. Berechnungsgrundlage ist das Jahr 2030 mit und ohne Stadtbahnausbau. Überwiegen die Kosten den Nutzen ($NKI < 1$), ist eine Förderung durch den Bund und somit der Ausbau der Stadtbahn nicht möglich.

Vorschlag für die Streckenführung

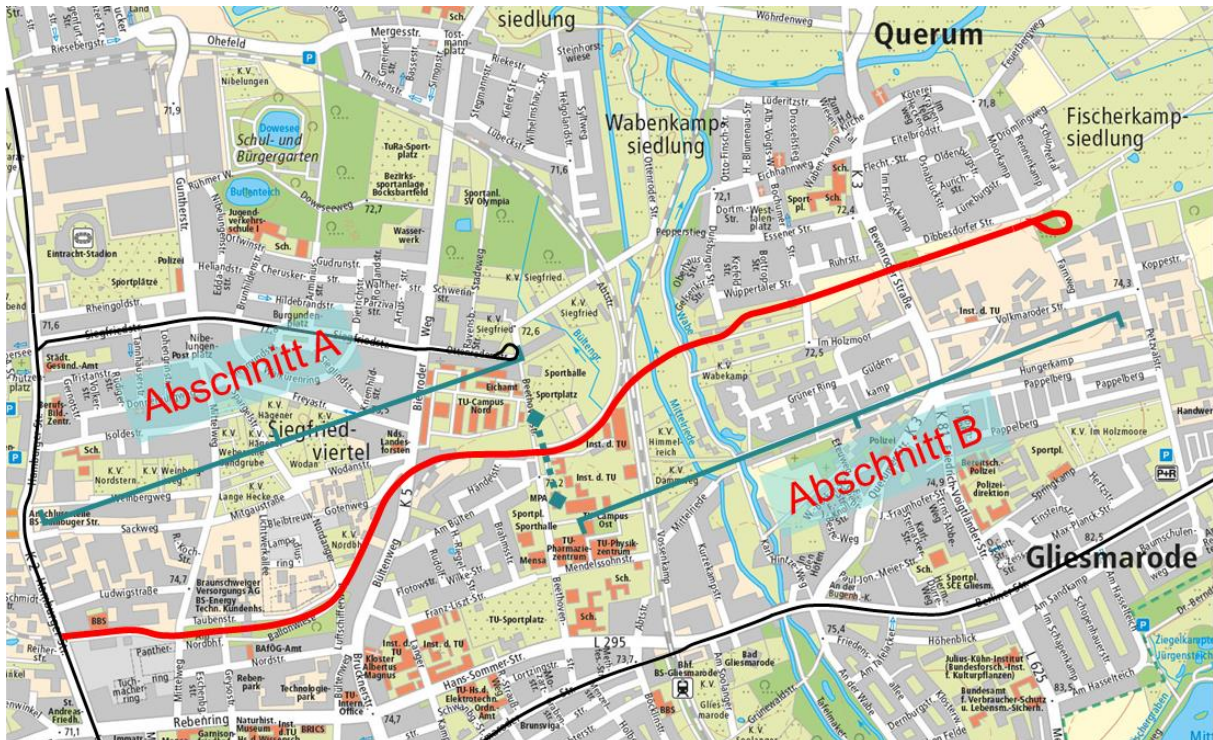
[Roland Böttcher, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folie 22-32)

Der heute vorgestellte Vorschlag zur Streckenführung ergibt sich aus den Ergebnissen der Voruntersuchungen und verspricht eine wirtschaftliche Lösung. Die Trasse verbindet den TU-Nord-, TU-Ost- und TU-Zentralbereich und erschließt die vorhandenen und geplanten Baugebiete in Querum sowie das nördliche Ringgebiet. Dadurch ergibt sich zusammen mit einer Führung über die westliche Innenstadtstrecke für die Campusbahn/Querum das **höchste Fahrgastpotenzial aller untersuchten Korridore**. Auf der gesamten Strecke würde die Campusbahn/Querum heute ein Einzugsgebiet mit einer Bewohneranzahl von 11.500 Bewohnern erschließen, die die Stadtbahn potenziell nutzen könnten. Für das Jahr 2030 wird durch die geplanten Neubaugebiete im Einzugsgebiet entlang der geplanten Streckenführung mit einem Zuwachs der Bewohner auf ca. 17.700 gerechnet.

Die **Strecke der Campusbahn/Querum** soll von der Hamburger Straße entlang des Industriegleises über die Gleisanlage der Deutschen Bahn sowie den Flüssen Wabe und Mittelriede nach Querum führen und dort im Bereich Moorkamp in einer Wendeschleife enden. Für die Diskussion und Bearbeitung der Streckenführung ist dieser Vorschlag in zwei Abschnitte geteilt:

- Abschnitt A führt entlang des Industrieanschlussgleises von der Hamburger Straße über den Mittelweg bis zur Beethovenstraße.
- Abschnitt B führt von der Beethovenstraße über die DB-Gleise und die Flüsse Wabe und Mittelriede die Duisburger Straße kreuzend bis zur Wendeschleife im Bereich Moorkamp.



Chancen des Vorschlages zur Streckenführung sind: Eine Ost-West-Führung durch den Ortsteil Querum mit drei Haltestellen (in Höhe Duisburger Straße, Bevenroder Straße und Moorkamp) ergibt eine sehr gute und effektive Erschließung für Querum inklusive der Neubaugelände Holzmoor Nord und Dibbesdorfer Str. Süd. Zugleich sichert die Strecke eine Anbindung der Neuen Nordstadt und den Anschluss der Campus der TU (Nord + Ost). Außerdem ist diese Strecke die einzige, die auf der gesamten Neubaustrecke auf einem separaten Gleiskörper unabhängig vom Kraftfahrzeugverkehr gebaut und betrieben werden könnte. Das sichert eine hohe Reisegeschwindigkeit.

Die **Herausforderungen** bei der Umsetzung der Trasse: Zum einen müssen die Stadtbahngleise parallel zum Anschlussgleis des Heizkraftwerkes Mitte in Richtung Osten realisiert werden. Eine besondere Herausforderung ist die Querung des Landschaftsschutzgebietes Schunteraue und des Überschwemmungsgebietes Wabe-Mittelriede sowie das Wasserschutzgebiet Braunschweig Nordost. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird die Umweltverträglichkeit nach gesetzlichen Vorgaben geprüft. Weiterhin soll sich die Stadtbahntrasse auch gut in die bestehende Siedlungsstruktur Querums einfügen.

Die vorliegenden und geplanten Bebauungspläne sind im Vorschlag zur Streckenführung mitberücksichtigt.

Rück- und Verständnisfragen

Herr Benschmidt und Frau Thieleking beantworten folgende Fragen aus dem Plenum:

- ? Wie werden die Prognosen des Fahrgastpotenzials für die Streckenführung von Querum in die Nordstadt generiert?
 - ! Zur Ermittlung des Fahrgastpotenzials wird ein Verkehrsmodell angewendet, welches alle Verkehrsarten und wichtige Wegebeziehungen berücksichtigt. Ergänzt durch Erfahrungswerte können so Prognosen erstellt werden, bei denen Ungenauigkeiten jedoch nicht zu vermeiden sind.
- ? Gibt es für die Abschnitte A und B unterschiedliche Dialogstationen?
 - ! Nein, erfahrungsgemäß ist die Betrachtung des Gesamtverlaufes vorteilhafter, jede Dialogstation ist gleichermaßen aufgebaut.

3 Dialogstationen: Diskussion der Vorschläge in Kleingruppen

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer teilen sich in elf zufällig zusammengesetzte Kleingruppen auf und sammeln auf Grundlage des Vorschlags zur Streckenführung Fragen, Hinweise und erste Einschätzungen an den Dialogstationen, die jeweils von einem Team von zwei Personen von Stadt Braunschweig, Braunschweiger Verkehrs-GmbH bzw. Fachplanungsbüro betreut werden. Die Kleingruppen diskutieren parallel anhand folgender Fragestellungen:

- Wo soll die neue Stadtbahnstrecke verlaufen?
- Was ist zu beachten?
- Welche Vor- und Nachteile hat der Vorschlag?

Parallel zur Diskussion an den elf Stationen werden an einer Infostation grundsätzliche Hinweise und Fragen, u.a. zum Busergänzungsnetz sowie den besonders zu berücksichtigenden Umweltbelangen, erörtert und aufgenommen.

→ Ergebnisse der Dialogstationen siehe separate Anlage

4 Zusammenfassung

[Karolin Thieleking, KoRiS]

Die Kleingruppen haben intensiv und konstruktiv beide Abschnitte des Vorschlags zur Streckenführung diskutiert. Es wurden die Vor- und Nachteile gesammelt und neue Ideen eingebracht. Einige Gruppen haben die Streckenverläufe leicht verändert oder neue Vorschläge ergänzt. Die meisten Stationen haben dabei die Erschließung neuer Baugebiete berücksichtigt, um einen hohen Fahrgastnutzen zu erreichen.

Insgesamt konnten an den Stationen erste Fragen der Anwohnerinnen und Anwohner bereits geklärt und Hinweise zu besonderen Betroffenheiten eingebracht werden. Andere Fragestellungen wurden aufgenommen und sind im Prozess weiter zu untersuchen. Ebenso werden die Einschätzungen und neuen Vorschläge zur Trassenführung ausgewertet.

Die Diskussionen an den Dialogstationen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Sorgen um den Natur- und Landschaftsraum und die Einbettung einer Brücke in das Landschaftsbild wurden in fast allen Gruppen geäußert. Die **Brücke** über die DB-Gleise sowie die Flüsse Wabe und Mittelriede ist auch aus Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine große Herausforderung. An den Stationen wurde intensiv das „Für und Wider“ des Brückenbaus sowie Alternativen diskutiert.
- Grundsätzlich sei eine Brücke nicht nur für den öffentlichen Verkehr sondern auch für Fußgänger und Radfahrer wünschenswert. Für den 2. Bürgerworkshop wird eine Visualisierung der Brücke angeregt, um diese Lösung weiter diskutieren zu können.
- Die Teilnehmenden haben sich umfangreich über die **verkehrlichen Belange** entlang der Strecke ausgetauscht, z.B. über die Führung des Radverkehrs sowie die Leistungsfähigkeiten einiger Verkehrsknoten wie der Schaltung der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Bevenroder und Dibbesdorfer Straße.
- Einige Gruppen haben neue Varianten bezüglich der Taktung oder andere Standorte für Haltestellen vorgeschlagen.
- Weiteres Thema war die Streckenführung entlang des **Anschlussgleises des Heizkraftwerkes**. Hier muss geklärt werden, inwiefern ausreichend Platz für ein Nebeneinanderführen der verschiedenen Gleise zu Verfügung steht.

Aus dem Austausch an den Dialogstationen sind verschiedene alternative Streckenführungen hervorgegangen.

- Einige Bürger setzten sich dafür ein, dass Querum über die nach Volkmarode-Nord führende Trasse angebunden werden soll. Dadurch könne auch die geplante Wendeschleife in Gliesmarode ein-

gespart werden. Allerdings: Ein eigener Gleiskörper sei entlang der Querumer und Bevenroder Straße nicht zu realisieren. Zudem sei die Erschließungswirkung geringer.

- Auch entlang der West-Ost-Trasse wurden Alternativen eingebracht. Fragestellungen sind u.a.: Ist eine Führung der Trasse durch Pepperstiege und Essener Straße in Querum denkbar? Könnte die geplante Linie auch an die Wendeschleife an der Ottenroder Straße angebunden und die Brücke etwas weiter nördlich gebaut werden?

5 Ausblick und Verabschiedung

[Klaus Benscheidt, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folie 39-42)

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.

Von der Planung bis zum Beschluss bleibt das Vorgehen öffentlich und transparent. Es kann kein genaues Jahr für den Bau der Campusbahn/Querum genannt werden, da der Antrag auf Förderung und das Planfeststellungsverfahren viel Zeit in Anspruch nehmen wird.

Der 2. Bürgerworkshop für Campusbahn/Querum ist für das Frühjahr 2019 geplant.

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