Stadt.Bahn.Plus.
Campusbahn
Bringt Braunschweig weiter!

Fragen und Anregungen

zum Projekt Campusbahn/Querum seit Januar 2017 auf www.stadt-bahn-plus.de

25.01.2017

F. Förster
Campusbahn: Querung Mittelriede/Wabe/Bahn – eine 6 m hohe Brücke über 500 m Strecke mit einer 300 m langen Rampe!

Das soll umweltverträglich sein?
Umwelt- und Klimaschutz aus Beton!

Das ist keine Lösung, das ist ein Problem.

3 Schienen nebeneinander im Bereich der Bahn zum Kraftwerk (Campusbahn).

Das ist nicht umweltverträglich und stadtplanerischer Unsinn.

Das hat eher Güterbahnhofscharakter als Stadtbahncharakter.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Danke für Ihren Beitrag. Ihre Bedenken hinsichtlich des sensiblen Naturraums sind nachvollziehbar. Daher wird die Art der Querung der Eisenbahnstrecke, Wabe und Mittelriede noch Gegenstand vertiefender Untersuchungen sein. Davon hängt z. B. die Höhe, Gestaltung und die Rampenentwicklung der Brücke ab. Die Detailplanung wird unter intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit stattfinden, ebenso wird den Belangen des Umwelt- und Naturschutzes in diesem sensiblen Bereich in besonderer Art Rechnung getragen werden.

Auch die mögliche räumliche Integration des Eisenbahngleises zum Heizkraftwerk in die Stadtbahnstrecke ist noch vertieft zu untersuchen.

25.01.2017

D. Fränke
Einen P&R-Parkplatz der Campusbahn an der Bevenroder Straße i. H. Festplatz Querum unbedingt bauen. Hier könnten Pkw-Fahrer umsteigen und nicht mehr den Messeweg/Kastanienallee nutzen.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für Ihre Anregung. Auch aus unserer Sicht sind P & R-Plätze sinnvolle Mittel, den Umstieg vom Pkw auf Bus oder Bahn zu fördern. Ob der vorgeschlagene Standort unter verkehrlichen sowie städtebaulichen Aspekten geeignet ist, werden wir in der vertiefenden Untersuchung des Korridors prüfen.

25.01.2017

A. Lange
Campusbahn und 2. Innenstadtstrecke vorziehen. Campusbahn, weil das Baugebiet schon am Entstehen ist und dadurch die Stadtbahn gleich mit ausgebaut werden kann und 2. Innenstadtstrecke, um den Bohlweg zu entlasten, auch im Hinblick auf Betriebsstörungen.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Wir danken für Ihre Hinweise. Die Anregung zum früheren Maßnahmenbeginn werden wir für die weitere Diskussion mitnehmen.

Die westliche Innenstadtstrecke ist zwar auch eine Entlastung der Stammstrecke (Bohlweg), aber vor allem dient sie der Erschließung neuer Fahrgastpotenziale. Gleichwohl ist es richtig, dass die Stammstrecke stark belastet ist. Es ist aber betrieblich auch in den Zwischenzuständen, also auch noch ohne westliche Innenstadtstrecke, sichergestellt, dass der Betrieb funktioniert. Ein Baustein dafür ist auch der geplante Stadttakt Braunschweig, der für eine gleichmäßigere Verteilung der Bahnen am Bohlweg sorgen wird.

25.01.2017

T. Lindner
Bitte für die Campusbahn auch die schnellere Trassenführung Gliesmaroder Straße–Hagenring–Brucknerstraße betrachten. Dann wäre die neue Nordstadt schlechter angebunden, aber die neuen Wohngebiete in Querum dürften in Summe auch sehr einwohnerstark sein und von den schnellen Verbindungen profitieren.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für Ihren Hinweis. Die von Ihnen vorgeschlagene Trasse ist kürzer, führt aber nicht an den gerade in der Entwicklung befindlichen Baugebiete der neuen Nordstadt – mit hohen Fahrgastpotenzialen – vorbei. Zudem ist die Campusbahn durchgängig auf besonderem Bahnkörper geplant, was kurze und fahrplanstabile Fahrzeiten sicherstellt.

25.01.2017

T. Werner
Mir ist (noch) völlig schleierhaft, wie die Campusbahn nach Querum geleitet werden soll! Über die Wabe, Mittelriede und die DB durch diese grüne Ader? Was wird da alles zerstört werden? Im weiteren Verlauf soll die Bahn dann wie fahren? Durch die kleine Lücke neben der Fa. Abra und der Tankstelle? Dann die Bevenroder Straße … bis heute gibt es dort kein schlüssiges Ampelkonzept. Ganz zu schweigen von der Freiwilligen Feuerwehr an der Stelle. Was geschieht mit dem Festplatz? Bin ein Freund der Tram, aber bei diesen Problemen sollte noch einmal nachgedacht werden. Natürlich freue ich mich über Antworten und Pläne, die uns in diesem Fall voranbringen könnten.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für Ihre Nachfrage. Derzeit ist vorgesehen, dass die Campusbahn mit einer Brücke die Bahngleise sowie den Bereich Mittelriede und Wabe quert. Südlich der Wabenkamp- und Fischerkampsiedlung verläuft der Korridor weiter bis zum südöstlichen Siedlungsrand von Querum. Der Korridor ist ausreichend breit, um die Stadtbahn in diesem Bereich aufzunehmen, auch unter Berücksichtigung der von Ihnen genannten Rahmenbedingungen. Die genaue Trassenführung der Campusbahn steht aber noch nicht fest. Sie wird erst im Zuge der Detailplanung, die unter intensiver Beteiligung der Bevölkerung stattfinden wird, festgelegt. Eine ganz besondere Bedeutung hat dabei die Prüfung der Umweltverträglichkeit in dem von Ihnen hervorgehobenen sensiblen und wertvollen Naturraum um Wabe und Mittelriede.

25.01.2017

K. Jahnke
Exakt können wir den Verlauf der Bahn entlang der Dibbesdorfer Straße nicht aus dem Zeitungsbericht entnehmen, sind jedoch verwirrt, dass – so scheint der Verlauf geplant zu sein – die Trasse vor unserem Baugebiet verlaufen bzw. enden soll. Beim Kauf unseres Grundstückes wurde uns seitens der Stadt Braunschweig zugesichert, dass das Gebiet gegenüber dem Baugebiet »Schuntertal« als Ersatzmaßnahme vorgesehen ist und eine weitere Bebauung dort nicht stattfindet (da es ja eine Ersatzmaßnahme ist).

Wir bitte um kurzfristige Klärung bzw. Klarstellung.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für Ihre Anmerkungen. Eine exakte Lage der Stadtbahntrasse liegt bislang nirgends fest, so auch noch nicht entlang der Dibbesdorfer Straße. Eine Verlängerung der Trasse bis in den Bereich der von Ihnen genannten Ausgleichsfläche des Bebauungsplans »Schunterterrassen« (QU 66) ist unwahrscheinlich und bislang auch nicht vorgesehen.

25.01.2017

S. Wegner
Grundsätzlich ist der Stadtbahnausbau sehr begrüßenswert! Auf bestehenden Verkehrsflächen (Straßen) ist es ein Fortschritt, die Straßenbahn zu integrieren.

Aber bitte keine bislang unbebauten Flächen mit neuen Verkehrswegen zubauen. Daher bitte die Campusbahn nicht umsetzen. Sie führt über einen unberührten Teil Braunschweigs, die Wabe. Das muss geschützt werden, wir haben nicht mehr viele Naturflächen in Braunschweig, die verkehrsfrei sind und nur Mensch und Tier vorbehalten sind. Vor diesen schützenswerten grünen Bereichen in der Stadt muss selbst die Straßenbahn halt machen.

Alle anderen Trassen bitte umsetzen.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Danke für Ihren Beitrag. Ihre Bedenken hinsichtlich des sensiblen Naturraums sind nachvollziehbar. Daher wird die Art der Querung der Eisenbahnstrecke, Wabe und Mittelriede noch Gegenstand vertiefender Untersuchungen sein. Davon hängt z. B. die Höhe, Gestaltung und die Rampenentwicklung der Brücke ab. Die Detailplanung wird unter intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit stattfinden, ebenso wird den Belangen des Umwelt- und Naturschutzes in diesem sensiblen Bereich in besonderer Art Rechnung getragen werden.

Auch die mögliche räumliche Integration des Eisenbahngleises zum Heizkraftwerk in die Stadtbahnstrecke ist noch vertieft zu untersuchen.

25.01.2017

J. Sölter
Ich habe einige Fragen zur Campusbahn: Wann soll der Campusbahn-Ausbau begonnen und fertig gestellt werden? Wie ist die Geräuschbeeinträchtigung für direkte Nachbarn einer geplanten Haltestelle einzuschätzen? Wo genau ist der Wendehammer geplant?

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Ein Zeitpunkt für den Baubeginn der Campusbahn kann derzeit noch nicht genannt werden. Die Campusbahn ist gemeinsam mit der Salzdahlumer Straße in der Priorität 2 angesiedelt, d. h. erst nach Realisierung der Projekte der Priorität 1 (Volkmarode-Nord und Rautheim), bei denen ein Baubeginn ab 2020 bzw. 2021 angestrebt wird, würden die Projekte der Priorität 2 folgen.

Die Geräuschbeeinträchtigung beziehen Sie mit Ihrer Frage auf die abbremsenden und anfahrenden Züge oder auf die dort wartenden Fahrgäste? Stadtbahnen erzeugen in Straßenflächen nicht mehr und nicht weniger Lärm als alle anderen motorisierten Fahrzeuge auch. An Haltestellen treffen Menschen zusammen, die gemeinsam auf die nächste Straßenbahn oder den nächsten Bus warten. In der Regel gehen von diesen Gruppen keine Störungen aus.

Die exakte Lage der Stadtbahntrassen liegt bislang nirgends fest, so auch noch nicht am Ende der Campusbahn. Die Wendeschleife könnte südlich der Dibbesdorfer Straße im Bereich der Straße Moorkamp zu liegen kommen.

29.01.2017

H. Böhme
Ich bin skeptisch, was die Sinnhaftigkeit des Streckenverlaufs betrifft.

Es wird lt. Beschreibung eine Bahntrasse neben existierenden Schienen gelegt, sollten diese nicht besser zusammengefasst werden, so dass die Breite des Korridors möglichst klein bleibt? Wie verträgt sich das mit der geplanten Nord-Erweiterung des Ringgleises? Das hätte über eine weite Strecke denselben Verlauf. Neben einer stark erschlossenen Stadtbahn-Strecke verliert sich der ruhige Charakter des Wander- und Radweges.

Da der Campus-Nord/Ost bereits durch die Linie 2 (Siegfriedviertel) abgedeckt ist (tatsächlich ist die Wendeschleife in der Ottenroder Str. nur wenige 100 m vom geplanten Verlauf entfernt), wären alternative Routen denkbar, um die Region Querum anzubinden. Es könnte die Linie 2 über die Ottenroder Str. verlängert werden, dies hätte aber wohl größere Eingriffe in den Natur-Bereich Wabe/Mittelriede zur Folge.

Diese ganzen Nachteile und Bedenken können ausgeschlossen werden, wenn auf diese Route komplett verzichtet wird und Querum über die Linie 3 (Volkmarode) angebunden wird. Die geplante Wendeschleife an der Querumer Str. könnte durch eine Route entlang der Querumer Str., Bevenroder Str., Dibbesdorfer Str. ersetzt werden. Dies sollte auch zu kürzeren Fahrtzeiten Querum–Innenstadt führen als über die Campusbahn.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für Ihre Hinweise. Für die bisherigen Überlegungen verblieb tatsächlich das Eisenbahngleis neben der Stadtbahn. Mit dieser Annahme wurde sichergestellt, dass dieser Maximalfall, alleine vom Platz her, in den Korridor passt. Gleichwohl wird in den nächsten Planungsstufen auch die mögliche räumliche Integration des Eisenbahngleises zum Heizkraftwerk in die Stadtbahnstrecke vertieft untersuchen werden.

Ebenfalls ist in den Überlegungen die Erweiterung des Ringgleisweges berücksichtigt. Auch dafür verbleiben ausreichend Flächen. Wir denken, dass der ruhige Charakter des Ringgleisweges nicht im Widerspruch zu einer parallel geführten Stadtbahnstrecke steht. Es fahren hier ja ausschließlich leise, elektrisch angetriebene Stadtbahnen, die im Abstand von 15 Minuten je Richtung die Strecke passieren. Als positives Beispiel für das gut funktionierende Nebeneinander verweisen wir an dieser Stelle auf die bestehende Stadtbahnstrecke zwischen Melverode und Stöckheim. Hier verläuft neben der Stadtbahntrasse ein vielbenutzter Rad- und Fußweg.

Die Trasse der heutigen Linie 2 (und zukünftigen Linie 4) ist mit der Führung durch die Siegfriedstraße nah an der Campusbahn. Mit der Entwicklung der neuen Nordstadt wird sich entlang der Campusbahn ein großes, zusätzliches Fahrgastpotenzial entwickeln, das eine zweite Linie rechtfertigt.

Daher ist es auch nicht alleiniges Ziel der Campusbahn, Querum, sondern vielmehr auch die stark wachsenden Gebiete entlang des Mittelwegs, der Spargelstraße und des Bültenwegs zu erschließen.

Eine Stadtbahnlinie von der Hamburger Straße kommend durch das Neubaugebiet Nordstadt am Campus Nord der Technischen Universität vorbei nach Querum würde eine gänzlich neue Fahrverbindung schaffen, die heute so nicht besteht. Wer mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Auto von Querum zur Technischen Universität oder zum Gesundheitsamt will, muss über Kralenriede oder den Bahnhof Gliesmarode fahren. Mit der neuen Stadtbahnlinie würde eine neue Kreuzung der Gifhorner Bahn erfolgen. Das zieht neue und somit zusätzliche Fahrgäste an.

01.02.2017

H.-J. Möhle
Vorschlag: Die Campusbahn nicht nach Querum führen, sondern vor oder hinter der BGS-Sporthalle mit der Endstation Ottenroder Str. verbinden.

Vorteil: keine Beschädigung des Landschaftsschutzgebietes Mittelriede-Wabe; kein teures Brückenprojekt über Bahn und Flüsse.

Die Anbindung von Querum an die Stadtbahn über die Berliner Str.–Querumer Str.–Bevenroder Str.–vornehmen, ggf. mit Endschleife auf Westfalenplatz.

Vorteil: Dort im Bereich sind viele Mietwohnungen (das Hauptpotenzial für Bahn), das ist im Bereich Holzmoor-Nord (Planung vermehrt Einfamilienhäuser) nicht unbedingt der Fall.

Vorteil: In der Querumer Str. ist ein Korridor für eine Stadtbahn noch vorhanden (wurde im Bezirksrat 112 im Jahr 2013 beim Neubau des Kindergartens auf Nachfrage bestätigt.); die Querumer Str. muss ohnehin saniert werden! lt. Plan wohl 2019. Auch die Bevenroder Str. hat bis zur Dibbesdorfer Str. einen freigehaltenen Raum dafür. (aus den Planungen vor 1990)

Vorteil: Es bräuchte keine Wendeschleife in der Querumer Str. gebaut werden; die Aufgabe übernimmt die neue Linie.

Vorteil: Vermutlich ist diese Variante kostengünstiger, und der Einzugsbereich ist intensiver.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Die Verbindung des Stadtteils Querum, der neuen Nordstadt und der Hamburger Straße bietet eine völlig neue Verkehrsbeziehung, die derzeit mit dem Automobil und dem ÖPNV nicht angeboten wird. Wer aus Querum in Richtung Westen reisen möchte, muss über Kralenriede oder Bhf. Gliesmarode fahren.

Das Verkehrsmodell zeigt, dass die neue Verbindung – ausschließlich für den ÖPNV – wobei die Rad- und Fußwegeverbindungen bestehen bleiben, eben viele Fahrgäste anziehen würde. Deshalb stellt diese Verbindung derzeit die bevorzugte Planungsvariante da.

Mit Beginn der Planungen für diese Strecke wird es zahlreiche öffentliche Workshops geben. Die Verwaltung hat den Auftrag vom Rat der Stadt Braunschweig erhalten, eine Vorzugsvariante für die Strecke mit Bürgerinnen und Bürgern zu erarbeiten. In diesem Rahmen werden alle möglichen Gleisführungen diskutiert und bewertet werden.

01.02.2017

T. Werner
Mit großem Interesse habe ich die Zuschriften zu dem möglichen Tramausbau in BS gelesen. Es gibt dabei viele gute Anregungen, die man sich ruhig genauer ansehen sollte. Als Querumer liegt mir natürlich besonders viel an den Plänen zur Campusbahn, habe da auch schon einen Kommentar zu verfasst. Nun kommt häufiger die Sprache auf alternative Streckenführungen, die man doch ruhig einmal ins Auge fassen sollte … falls diese Streckenführungen überhaupt möglich wären. Z. B. eine Querum-Anbindung über die Querumer Straße oder die Friedrich-Voigtländer-Straße. Wobei die Führung durch Querum selbst über die Bevenroder Straße wohl ein Problem darstellt: zu enge Straßenführung, zu kurvig, kein eigener Gleiskörper … wie schon in früheren Diskussionen angeregt wurde … ist dies nicht möglich. Oder gibt es heute neue Aspekte oder bessere Lösungsmöglichkeiten … ???

Vorschläge in diesen Anregungen hier im Netz waren auch eine Wendeschleife und/oder ein P+R-Parkplatz auf oder an der Dibbesdorfer Straße bzw. dem Festplatz. Wie soll DAS bitte gehen? Was geschieht dann mit dem Festplatz, ein doch schon traditioneller Platz in Querum. Wo soll der Ersatz-Platz herkommen? Wie sehen denn die Baupläne für dieses Gebiet aus (Living-Q.de)? Ich dachte, dieses neue Wohngebiet, um das es ja auch geht bei den Tramplänen, wäre schon durchgeplant? Natürlich, manchmal muss man Veränderungen hinnehmen, aber auch in diesem Fall bitte mit dem nötigen Weitblick nach Notwendigkeit. Der ÖPNV muss gefördert werden, ganz logisch, aber auch hier bitte mit einem gesunden, wirtschaftlichen Abwägen der Vor- und Nachteile.

Es sollen ja die Bürger in die Entscheidungen mit einbezogen werden. Aber wie, wenn man unbedingt bauen will (von der Stadt BS aus) … auch wenn es vielleicht gar nicht möglich ist. Weil eben zu viel Natur zerstört wird (bitte kein 2. Flughafen-Landebahn-Fall!), die Bürger sich geschlossen dagegen zeigen, oder es einfach zu teuer werden wird … eben nach dem Motto: »Es muss gebaut werden, egal wie!«.

Auch ein (Elektro-) Bus muss weiter fahren dürfen …

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für Ihre Hinweise. Die baulichen Randbedingungen einer Stadtbahnführung (eigener Bahnköper, kurvige Führung, Flächen für eine Wendeschleife) durch Querum sind wichtige Aspekte für die Stadtbahnplanung. Ebenso wichtig sind aber auch die Fahrgastpotenziale und die damit im Zusammenhang stehenden betrieblichen Aspekte. Gerade letzteres hat den Ausschlag für die geplante Campusbahn gegeben.

Eine Stadtbahnlinie von der Hamburger Straße kommend durch das Neubaugebiet Nordstadt am Campus Nord der Technischen Universität vorbei nach Querum würde eine gänzlich neue Fahrverbindung schaffen, die heute so nicht besteht. Wer mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Auto von Querum zur Technischen Universität oder zum Gesundheitsamt will, muss über Kralenriede oder den Bahnhof Gliesmarode fahren. Mit der neuen Stadtbahnlinie würde eine neue Kreuzung der Gifhorner Bahn erfolgen. Das zieht neue und somit zusätzliche Fahrgäste an.

Die exakte Lage der Gleise wird gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern in geplanten Workshops erarbeitet. Dabei werden auch die Fragen geklärt, ob und inwiefern der Festplatz Flächen verlieren würde, wo ein eigener Gleiskörper realisiert werden kann und wo die Stadtbahn ggf. straßengebunden verkehrt. Ein Park & Ride-Parkplatz würde mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht an der Endhaltestelle Dibbesdorfer Straße entstehen, weil die Erreichbarkeit dort nicht optimal wäre und unnötige Verkehre in die Seitenstraßen führte.

Das Ziel ist es, mit dieser intensiven Beteiligung eine höchmögliche Akzeptanz für die Streckenführung zu erlangen.

Für das von Ihnen zitierte Quartier »Living-Q« gibt es seit Oktober 2011 einen Aufstellungsbeschluss mit dem Ziel, Wohnbaufläche zu entwickeln. Daher ist dieses Projekt auch im Stadtbahnausbaukonzept für das Zielnetz 2030 berücksichtigt.

Ein »Bauen um jeden Preis« wird es nicht geben, da die Wirtschaftlichkeit – und damit die Förderfähigkeit – ein wichtiges Kriterium der Umsetzung ist. In jedem Falle wird auch eine intensive Beteiligung der Bevölkerung stattfinden.

03.02.2017

M. Schweiß
Die Querung von Mittelriede, Wabe und Bahntrasse wird der schwierigste Streckenabschnitt dieses Projekts sein. In diesem sensiblen Bereich einen Brückenbau dieser Größenordnung zu realisieren, das wird auf sehr großen Widerstand stoßen.

Als Alternative könnte man vielleicht eine Untertunnelung des Bereichs prüfen. Rampen zum Höhenausgleich müssten ja sowieso angelegt werden. Und ob die nun in die Höhe oder in die Tiefe gehen, wird sicherlich keinen großen Unterschied machen.

Zu klären wären aber noch die folgenden Fragen:

- Wäre ein Tunnel im genannten Bereich technisch überhaupt möglich?
- Um wie viel Prozent würde sich das Projekt in etwa verteuern?
- Um wie lange würde sich in etwa die Bauzeit verlängern?
- Wie würde der neue Kosten/Nutzen-Faktor gemäß der Standardisierten Bewertung aussehen?

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Besten Dank für Ihren Alternativvorschlag. Eine Untertunnelung würde mit Sicherheit in den Kosten höher liegen als eine Brücke. Die Unterquerung von fließenden Gewässern und des sensiblen Naturraums würde zudem eine Versiegelung des Untergrunds bedeuten, die im Vergleich zu möglichen Brückenpfeilern um ein vielfaches höher läge und sich entsprechend negativ auf die Oberfläche auswirkte.

Mit einer offenen Tunnelbauweise wären erhebliche Eingriffe in dem Gebiet notwendig. Eine Bauweise mit Schildvortrieb, um eine offene Bauweise zu vermeiden, würde sehr hohe Kosten verursachen. Schildvortrieb bedeutet, dass eine Maschine unterirdisch durch den Untergrund bohrt. Eine Bauweise, wie sie insbesondere auch im U-Bahn-Bau genutzt wird.

Deshalb wird eine Tunnellösung nicht in Betracht gezogen.

15.02.2017

T. Werner
Ich möchte auch noch einmal darauf hinweisen, dass es sich im Allgemeinen um Planungen der Stadt BS handelt und noch überhaupt keine Umsetzung fest geplant ist. Natürlich auch in Hinsicht auf die wichtigen Fördermittel des Bundes/Landes.

Warum wird hier in diesem Forum (in den Antworten), in der Berichterstattung der Stadt BS, auch teilweise in der Presse, so getan, als ob alles umgesetzt werden soll, es sich nur um die Planungen im Detail dreht. Zumindest hört es sich so an.

Z. B. die Campusbahn, nach dem Motto: Ja, die Querung der Wabe ist kompliziert, Vorschläge würden eingearbeitet werden, auch die Führung auf der Dibbesdorfer Str. ist noch nicht sicher, aber … gebaut wird trotzdem. Auf jeden Fall ist die Überquerung meiner Ansicht nach unmöglich, egal wie und in welcher Höhe oder auch ein Tunnel (Scherz???) ist doch sehr fragwürdig. Und die Dibbesdorfer Str.? Ein Witz ist das Zusammenspiel der Möglichkeiten an diesem Ort.

Auch auf die Stellungnahmen von K. Jahnke und S. Schlensog möchte ich hier hinweisen.

Wenn es sich tatsächlich nur um eventuelle Strecken handelt, dann wird es falsch seitens der Stadt BS kommuniziert.

Oder höre ich hier die Flöhe husten und nehme alles zu ernst?

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Danke für diesen Beitrag. Die Stadtverwaltung hat dem Rat der Stadt Braunschweig ein Konzept zum Ausbau der Stadtbahn erarbeitet. In dieses Konzept ist viel Zeit investiert worden, damit ein möglichst optimiertes ÖPNV-Netz mit höchsten Nutzen für die Fahrgäste entsteht.

Wir sind davon überzeugt, dass mit diesem Konzept der Anteil an Fahrgästen im ÖPNV nennenswert erhöht werden kann. Das ist ein Ziel, dass in vielen vom Rat beschlossenen Plänen verfolgt wird.

Zugleich stellt das Stadtbahnausbaukonzept die Chance dar, in sinnvoller Ergänzung große Straßenquerschnitte neu zu ordnen, aufzuwerten und deutlich attraktiver zu gestalten. Ohne Stadtbahnausbau und die anteilige Förderung durch Bund und Land, wird das in dem geplanten Zeitraum nicht möglich sein.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadtverwaltung ein großes Interesse daran, dass ihr Vorschlag für den Ausbau des Stadtbahnsystems in den weiteren Schritten vom Rat mitgetragen wird. Der Verwaltungsvorschlag umfasst den Ausbau aller Streckenabschnitte.

Als nächster Schritt steht, wie Sie zurecht schreiben, die Diskussion über die Gleislage in den einzelnen Stadtteilen an. Dabei wird die Verwaltung die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aufnehmen und einzeln bewerten. Aus den eigenen Überlegungen der Verwaltung und aus der Vielzahl der Anregungen der Bürgerinnen und Bürger wird eine technisch umsetzbare Planung aufgestellt.

Dabei wird die Verwaltung die technische Umsetzbarkeit, die mögliche Förderfähigkeit und die Kosten im Blick behalten und in der Aufstellung der Pläne berücksichtigen.

Wie in einem Planfeststellungsverfahren auch, wird die Verwaltung im Sinne der Transparenz ihre Entscheidungen dokumentieren und veröffentlichen. Die Entscheidung, ob die so ermittelten Vorzugsvarianten in die Detailplanung überführt werden sollen, trägt für jeden Streckenabschnitt der Rat der Stadt Braunschweig.

01.03.2017

BUND-BS (Bund für Umwelt und Naturschutz e. V., Kreisgruppe Braunschweig)
Stellungnahme zum geplanten Stadtbahnausbau in Braunschweig, speziell zur Führung der sog. Campusbahn nach Querum

Zunächst ist festzuhalten, dass der BUND-BS die Stadtbahnausbauplanung, wie sie der Öffentlichkeit am 16.01.2017 in der Stadthalle vorgestellt wurde, ausdrücklich begrüßt. Wir sehen darin einen wichtigen Schritt zur Verbesserung des ÖPNV, und damit auch zu Gunsten des Umweltschutzes in Braunschweig.

Das bisher gewählte Verfahren mit einer breiten Partizipation der Öffentlichkeit halten wir für richtig und zeitgemäß. Auch die für die nächsten Planungsschritte vorgesehene Bürgerbeteiligung erscheint in diesem Sinne plausibel.

Obwohl bereits eine Gesamtkonzeption für das Zielnetz Stadtbahn 2030 vorliegt, so ist doch darauf hinzuweisen, dass die Linienführung im einzelnen noch nicht genau festgelegt ist, sondern dass es sich um mehr oder minder breit ausgedehnte Planungskorridore handelt.

Unsererseits erheben sich Bedenken bei der Führung der sog. Campusbahn nach Querum, die wir frühzeitig in die Diskussion einbringen wollen. Dabei halten wir es grundsätzlich für richtig, dass Querum an das Stadtbahnnetz angeschlossen wird, und dass auch das im Aufbau befindliche Gebiet »Neue Nordstadt« (inzwischen Caspariviertel genannt; 1.200 Wohneinheiten geplant) einen Stadtbahnanschluss erhält.

Der Problempunkt liegt aus unserer Sicht in der vorgesehenen Querung der Wabe-Aue im Bereich Vossenkamp.

Von der Stadtverwaltung favorisiert wird ein Überbrückungsbauwerk über die Hafenbahn/Gifhorner Bahn (Ansatzpunkt in Linie der heutigen »Kohlenbahn« und dann ostwärts zum Planungsgebiet Holzmoor-Nord in Querum). Diese Überbrückung muss eine lichte Höhe von 6,00 m aufweisen, wird den öffentlichen Grünbereich »Biotop Vossenkamp« auf rund 80 m Breite überschneiden und dann die Aue Wabe/Mittelriede auf rund 150 m Breite queren. Die Zuführungsdämme westlich und östlich davon müssen jeweils etwa 300 m lang sein.

Eine solche Lösung wird vom BUND-BS kategorisch abgelehnt, ebenso wie jede andere Variante, die eine zusätzliche Querung der Aue in diesem Bereich bedeuten würde. Damit würden schwerste, nicht ausgleichbare Schäden für Landschaft und Natur entstehen.

Für den Bereich Vossenkamp sind auch verschiedene soziale Belange betroffen. Im Einzelnen:

- Die gewaltige Dimensionierung des Gesamtbauwerkes einschließlich der Zuführungsdämme ist bereits deutlich geworden. Ferner sind Auen-Querungen stets problematisch (Brückenpfeiler, problematischer Baugrund, Hochwassergefährdung, notwendige Sicherung des Retentionsraumes).
- Im Bereich Vossenkamp besteht ein Pflegebiotop des BUND-BS. Der Sand-Magerrasen im Nordteil ist über viele Jahre hinweg mit hohem Artbeitsaufwand gepflegt worden und zeigt einen zumindest befriedigenden Zustand (schützenswerte Arten z. B. Sand-Strohblume, Berg-Sandglöckchen, Heide-Nelke); Ersatzflächen stehen in diesem Stadtraum nicht zur Verfügung. Im Südteil ist durch die Stadt Braunschweig eine ausgedehnte Obstbaumpflanzung angelegt worden (Streuobstwiese). Das anliegende Teilstück der Mittelriede ist vor kurzem erfolgreich renaturiert worden, was durch ein großes Brückenbauwerk entwertet würde.
- Der Pflegebiotop Vossenkamp ist fester Bestandteil eines Schulpartnerschaftsprojektes zur Naturkunde, das vom BUND-BS mit der Nibelungen-Realschule abgeschlossen worden ist (u. a. Förderung mit Stiftungsgeldern der Braunschweiger Bürgerstiftung). Daneben handelt es sich um die letzte öffentlich zugängliche Grünfläche in diesem Stadtgebiet, die entsprechend hoch frequentiert ist.

Da der BUND-BS, wie bereits gesagt, mit den generellen Zielsetzungen des Stadtbahnausbaus übereinstimmt, unterbreiten wir hier Vorschläge vor, wie der Zielkonflikt im Bereich Vossenkamp umgangen werden kann.

1. Eine Führung der Campusbahn durch ein- und ausschwenken auf das DB-Gleis nach Gifhorn, wozu die Gruppe MoVeBS (Förderung von Mobiliät und Verkehr in Braunschweig) einen auch eisenbahnrechtlich abgesicherten Detailvorschlag unterbreitet hat. Auenquerung auf einer Flachbrücke im Bereich Pepperstieg in Linie der vorhandenen Querung für Radfahrer und Fußgänger.

2. Eine Hochbrücke in der Linie der vormaligen Bahntrasse der BLE/BSE, wobei der Bahndamm östlich der Gifhorner Bahn noch existiert. Das Zielgebiet östlich der Aue wäre dann Holzmoor-Süd.

3. Ein gänzlicher Verzicht auf die Auenquerung im Bereich Vossenkamp bzw. Pepperstieg, wobei die Stadtbahn nach Querum dann ab Berliner Straße über Querumer Straße und Bevenroder Straße geführt würde und die Campusbahn dann im Bereich Beethovenstraße endet (nämlich genau zwischen TU-Campus Ost und TU-Campus Nord).

4. Wie Pkt. 3, jedoch mit Zuführung der Campusbahn über die Beethovenstraße-Nordabschnitt bis zur Wendeschleife der heutigen Stadtbahnlinie 2; Zusammenbindung der beiden Linien.

5. Wie Pkt. 3, jedoch mit Endhaltestelle der Campusbahn im Bereich Taubenstraße/Spargelstraße, um zumindest das im Aufbau befindliche Caspariviertel an die Stadtbahn anzubinden.

Der BUND-BS fordert dazu auf, alle Varianten mit den jeweiligen Vor- und Nachteilen auch in Bezug auf Natur und Landschaft zu bewerten und insbesondere darauf zu achten, dass gleiche Rahmenbedingungen angesetzt werden. So ist die unter Pkt. 3 genannte Anbindung Querums seit 1992 favorisiert worden. Sie ist allerdings im jetzigen Verfahren 2015 ausgeschieden, wobei aber festzustellen ist, dass zu jenem Zeitpunkt noch keine genaueren Netz-Gesamtbetrachtungen angestellt worden sind. Mit einer solchen Netz-Gesamtbetrachtung dürfte sich aller Wahrscheinlichkeit nach auch für diese Trassenvariante eine »Bewertung > 1« im Rahmen der Standardisierten Bewertung ergeben, die ja als Voraussetzung für eine Förderfähigkeit seitens Land und Bund gilt. Die Ergebnisse dieser Bewertung sollten offengelegt werden.

Wir sind gerne bereit, uns in die weitere Fachdiskussion einzubringen und stehen für Nachfragen, ob nun aus Verwaltung, Politik oder Bürgerschaft, jederzeit zur Verfügung.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für die sehr konstruktive Stellungnahme, die der BUND, Kreisgruppe Braunschweig, hier übermittelt hat. Wir schätzen daran sehr, dass Sie neben den kritischen Anmerkungen auch sehr konstruktive Alternativvorschläge unterbreiten.

Die Verwaltung wird sich bis zum Auftakt der Bürgerworkshops zur Stadtbahnplanung Campusbahn damit auseinandersetzen und – soweit es möglich ist – eine erste Einschätzung dazu geben.

13.03.2017

M. Reich
Ich habe einige Anregungen und Kritiken zu der geplanten Streckenführung der Campusbahn. Speziell geht es mir um den Streckenast ab Hamburger Straße bis nach Querum.

Positiv finde ich die Idee, ein vorhandenes Eisenbahngleis durch eine Stadtbahn aufzuwerten. Hier muss nicht nennenswert in die Landschaft eingegriffen und ein totaler Rückbau betrieben werden. Die Trasse ist weitestgehend frei. Dieses Vorgehen hätte man meines Erachtens damals mit dem Ringgleis genauso machen sollen. Damit wären auf einem Schlag viele Stadtteile sinnvoll an das Stadtbahnnetz angeschlossen worden. Es wäre sogar eine effektive Möglichkeit geschaffen worden, andere Stadtteile zu erreichen, ohne jedes Mal die Innenstadt zu durchqueren. Ringlinien gibt es leider in Braunschweig nur recht wenige.

Nun aber zu den Kritikpunkten: Aus meiner Sicht sind die Gebiete zwischen der Hamburger Straße und der Beethovenstraße bereits jetzt schon ausreichend gut mit dem ÖPNV versorgt. Und das sogar mit den vorhandenen Stadtbahnen. Im Westen durch die Linien 1 und 2, im Norden durch die Linie 2 und im Süden/Osten durch diverse Buslinien sowie die Linie 3.

Die geplante Haltestelle der Campusbahn Freyastraße befindet sich nur wenige hundert Meter von der Haltestelle der Linie 2, Bienroder Weg/Siegfried Str. entfernt. Dort gibt es viele Umsteiger, von den Buslinien in die Straßenbahn. Durch die geplante Campusbahn würde sich der Umsteigeverkehr, auf die Haltestelle Freyerstraße verlagern. Die geplante Haltestelle Campus Nord/Ost befindet sich ebenfalls nur wenige hundert Meter von der Endhaltestelle der Linie 2 (Ottenroder Str.) entfernt. Somit verliert der Streckenast der Linie 2 über die Siegfried Straße dann komplett an Bedeutung und müsste ggf. zurückgebaut werden. Das halte ich aber nicht für sinnvoll.

Aus meiner Sicht, ist dieser Stadtbezirk dann mit Straßen- und Stadtbahnen komplett überlagert, während in anderen Stadtteilen ein erheblicher Mangel herrscht. Auch die geplanten Wohngebiete rechtfertigen nicht die Schaffung einer neuen Stadtbahnführung an dieser Stelle. Die Argumentation, alle Campusstandorte miteinander zu verbinden ist zwar schön, zieht aber meines Erachtens nur wenige neue zahlende Fahrgäste an. Dozenten verkehren meist mit dem PKW zwischen den Standorten, um keine Zeitverluste erleiden zu müssen und machen auch nicht die Masse aus. Studierende bevorzugen, je nach Wetterlage, das Fahrrad, mit dem sie gekommen sind. Das Fahrrad wird nur ungern an einem Standort zurückgelassen. Außerdem fahren Studierende mit ihrer Semesterkarte als »Sonderfahrschein«. Ferner kommt hinzu, dass die Campusbahn zwar diverse Campusstandorte durchkreuzt aber dennoch nicht alles abdeckt. Insofern ist sie gerade mal etwas mehr, als ein Tropfen auf dem heißen Stein, für diese Zielgruppe anzusehen. Um den Studierendenverkehr abzuwickeln, wäre es einfacher einen Buspendelverkehr durch die einzelnen Campusstandorte zu entsenden. Dieser könnte dann auf die jeweiligen Bedürfnisse angepasst werden (Streckenverlauf, Fahrplan, Fahrradmitnahme). Die Kosten der Buslinie könnten zum Teil von den Studienverbänden mitgetragen werden.

Eine weitere Aufgabe der geplanten Campusbahn ist die Anbindung des Stadtteils Querum an die Stadtbahn. Diese Anbindung halte ich für wichtig und notwendig!

Dazu gibt es mehrere Alternativen. Eine Alternative sehe ich in der Verlängerung der Linie 2. Das würde auch die Wirtschaftlichkeit dieses Streckenabschnittes wesentlich stärken. Außerdem dürfte das die Baukosten erheblich senken, da ein Teil des Streckenabschnittes bereits besteht.

Eine andere sinnvolle Möglichkeit, den Stadtteil Querum anzubinden, sehe ich in diversen Abzweigmöglichkeiten vom Streckenast der Linie 3 (Berliner Straße). Entweder über Karl-Hintze-Weg, Querumer Straße, Friedrich-Voigtländer-Straße oder Petzvalstraße. Welches die effektivste Möglichkeit bietet, ist noch genau zu klären.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für Ihre Hinweise. In der Bewertung der Campusbahn wurden die bestehenden Stadtbahntrassen natürlich mit berücksichtigt. Die Stadtbahn durch das Siegfriedviertel bleibt unverändert bestehen und würde auch bei einer Realisierung der Campusbahn nicht zurückgebaut.

Das neue Wohngebiet Nordstadt mit seinen rund 2000 Wohneinheiten wird an die 5000 Einwohnerinnen und Einwohner beherbergen. Damit diese den ÖPNV nutzen, sind Fußwege von bis zu 500 Meter zu den bestehenden Stadtbahnlinien im Norden (Siegfriedviertel) oder Osten (Hamburger Straße) unattraktiv. Fahrgäste mit dem Ziel Innenstadt werden zudem nicht stadtauswärts zur Stadtbahn laufen, um dann in die Innenstadt zu fahren. Die Stadtbahnlinie 3 entlang der Gliesmaroder Straße und Fallersleber Straße ist fußläufig zu weit entfernt. Wer bis zur Haltestelle Theaterwall liefe, würde wohl die letzten Meter zur Innenstadt weiterlaufen.

Die benannte Verknüpfung der Universitätsstandorte wird derzeit mit der im März eingerichteten Buslinie 426 zwischen Hamburger Straße via Bültenweg und LAB zum Flughafen bedient. Diese Linie erfreut sich einer steigenden Nachfrage. Die neue Stadtbahnlinie würde zumindest einen Teil der nachgefragten Verbindung aufnehmen.

Die ersten planerischen Überlegungen zeigen, dass eine Stadtbahn von der Hamburger Straße aus entlang des Ringgleises und über die Bahnstrecke nach Gifhorn, die Wabe und Mittelriede nach Querum verlängert ein großes Fahrgastpotenzial hebt. Es wird damit eine Verkehrsverbindung geschaffen, die mit dem Auto so nicht besteht.

Deshalb hält die Stadtverwaltung diese Verbindung als Ergänzung des Netzes im Norden der Stadt für sinnvoll. Natürlich werden für den anstehenden Beteiligungsprozess auch die möglichen Alternativen diskutiert werden. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern wird die Vorzugsvariante erarbeitet und anschließend dem Rat der Stadt Braunschweig zum Beschluss gegeben.

13.03.2017

T. Werner
Sorry, dass ich es so ausdrücke, aber manche Planungen klappen nur auf dem Schreibtisch.

Auf die Campusbahn bezogen, kann ich Ihnen nur einmal den Tipp geben, sich die angesprochenen Ortsteile und deren Vorhaben für die Campusbahn anzuschauen. Bsp. eventuelle Querung der Bevenroder Str. neben dem neuen Feuerwehrhaus. Wie soll das funktionieren? Schon heute gibt es dort genug Probleme.

O.k., die feste Planung steht noch aus … also wird eventuell da gar nicht gebaut? Sondern an anderer Stelle in Querum … dann bitte siehe oben!

Sie antworteten mir, dass es hier sehr viele Probleme bezgl. der Tram geben würde (Trassenverlauf) und als Vorteil erwähnten Sie praktisch nur, dass z. B. neuen Baugebiete und damit viele Menschen mit den neuen Strecken angesprochen werden würden. Das klingt im einzelnen logisch, aber die Natur … ??? Oder die Möglichkeiten vor Ort?

Das reicht nicht!!! Natürlich ist die Tram ein tolles und schönes ÖPNV-Gefährt, aber aber aber …

Mal sehen, ob die Mitbürger hier tatsächlich so stark mit eingebunden werden, dass wäre sehr schön.

Oder heißt es nur, dass zugehört wird, aber die Meinungen und Ideen der Bürger nicht unbedingt umgesetzt werden würden … ???

Ein gutes Gelingen allen …

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Die Stadtbahn ist ein sehr leistungsfähiges und verlässliches öffentliches Verkehrsmittel. Bereits seit den 1970 Jahren bestanden immer wieder Planungen, den Stadtteil Querum an das Stadtbahnnetz anzubinden – in den damaligen Planungen über die Querumer Straße.

Mit der Ausweisung der Neubaugebiete der neuen Nordstadt entstehen dort mehr als 2000 Wohneinheiten. Das ist ein großes Beförderungspotenzial für den ÖPNV. Die ersten planerischen Überlegungen zeigen, dass eine Stadtbahn von der Hamburger Straße aus entlang des Ringgleises und über die Bahnstrecke nach Gifhorn, die Wabe und Mittelriede nach Querum verlängert ein großes Fahrgastpotenzial hebt. Es wird damit eine Verkehrsverbindung geschaffen, die mit dem Auto so nicht besteht.

Die Stadtbahn soll nach ersten Überlegungen zwischen dem alten Siedlungsgebiet Querums und dem Neubaugebiet Holzmoor verlaufen. Hier wäre ausreichend Platz für eine mögliche Stadtbahntrassen vorhanden.

Vorhandene Probleme an z. B. Knotenpunkten werden im Zuge der Detailplanungen natürlich aufgegriffen. Diese Detailplanungen werden noch nicht in diesem Jahr aufgenommen, weil sich das Projekt Campusbahn erst in der zweiten Projektstufe befindet.

Die Fragen der Querung der Bahnstrecke nach Gifhorn, des Gleisverlaufes in Querum, der Haltestellenlagen und der Lage der Wendeschleife werden dann in geplanten Bürgerwerkstätten gemeinsam mit Ihnen diskutiert und erarbeitet.

21.04.2017

N. Wenzel
Labern, planen und noch einmal labern!

Heute sind es 41 Mill. Kosten, in einem Jahr schon 45 Mill. und in 2 Jahren nicht unter 55 Mill.!

Fangt endlich an, sonst fahren euch die Fahrgäste/Kunden davon und die Kosten ebenfalls.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Wir können leider erst anfangen zu bauen, wenn alle Schritte im Vorfeld abgearbeitet sind. Dazu gehört, in den nächsten Monaten die Lage der Gleise festzulegen. Das erfolgt unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger.

Diese sogenannten Vorzugsvariante muss vom Rat bestätigt werden. Dann beginnt die Detailplanung, auf deren Grundlage die Beantragung von Fördermitteln und ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

Wenn ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt und Fördermittel bewilligt werden, können die Baumaßnahmen ausgeschrieben werden. Dann beginnt der Ausbau!

07.06.2017

H.-J. Möhle
Bezug: Meine Eingabe vom 01.02.2017

In Ihrer Antwort gehen Sie leider nicht auf die Fakten ein.

… ist der Korridor in der Querumer bzw. Bevenroder Str. noch frei, sodass die Bahn einfach über die ohnehin zu renovierende Querumer geführt werden kann, mit dem Vorteil, dass die Wendeschleife in Gliesmarode (wie beschrieben) erspart werden kann ?

… auch ganz wichtig: Die Flussaue wird nicht durch die riesige und teure Brücke verschandelt.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für Ihre Nachfrage. Der Korridor von der Berliner Straße abgehend über die Querumer Straße und die Bevenroder Straße ist soweit freigehalten, dass die Stadtbahn dort – zumindest in Abschnitten sogar auf eigenem Gleiskörper – verkehren könnte.

Zu klären wäre bei Ihrer Variante, wo diese Stadtbahnlinie dann sinnvoller Weise enden und wenden könnte.

20.06.2017

T. Werner
Angenommen, die Tram wird nicht vom Campus über die Wabe nach Querum geleitet, was meiner Meinung nach auch ein Unding wäre, wie soll sie dann geführt werden?

Gut, über die Querumer Str. und die Bevenroder Str. Aber dann??? Durch den Ort? Durch die enge Bevenroder Str.??? Wie das? Oder doch eine Endhaltestelle Nähe Dibbesdorfer Str. So, wie jetzt geplant? Was geschieht dann, ich wiederhole mich da gerne zu früheren Stellungnahmen, mit dem Veranstaltungsgelände? Wie soll das Abbiegen von der Bevenroder Str. erfolgen? Zu viel Verkehr, zu enger Raum usw. Wie verhält sich im das Zusammenspiel mit dem neuen Baugebiet Living-Q? Viele Fragen und teilweise nur wenige Antworten.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Danke für diese Frage. Allerdings zielt diese Frage auf eine Trassenführung ab, die nicht im Ratsbeschluss enthalten ist. Somit wurden bislang auch keine Überlegungen darüber angestellt, wo eine solche Trasse entlang führen würde.

16.11.2017

T. Werner
Wie soll der Festplatz in Querum gehalten werden, wenn dort die Tram verlaufen soll? Denn dort irgendwo soll ja auch eine Haltestelle gebaut werden. Dann reichen die von Ihnen genannten 6 Meter aber nicht! Auch nicht gegenüber – zwischen Abra und dem neuen Feuerwehrhaus. Das ist eh eine reine »Schlängelei« für die Tram dort. Und wenn man sich die Örtlichkeit ansieht, erkennt man, dass ein großes Stück Festplatz wegfallen wird!

Wie sieht das – eventuelle – Sicherheitskonzept an der Stelle aus? Tram/Feuerwehrhaus/Tankstelle/Einfahrt Dibbesdorfer Straße/Haltestelle für Busse/Festplatz mit angrenzendem Bolzplatz/das neue Wohngebiet … alles an fast einem Platz!

Das wird »interessant« werden.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für diese Hinweise. Derzeit befindet sich der Bebauungsplan »Dibbesdorfer Straße-Süd QU 62« in der Bearbeitung. Die von Ihnen angesprochene Fläche des Festplatzes wird auch Teil des Bebauungsplanes sein. Nach derzeitigem Stand ist diese Nutzung dort – auch mit der Stadtbahn – weiterhin vorgesehen.

Was ein Sicherheitskonzept an dieser Stelle angeht, ist es dafür derzeit noch viel zu früh. Erst mit der genauen Lage eine Gleistrasse wird man klären, ob eventuelle Sicherheitsmaßnahmen notwendig sind.

08.03.2018

T. Werner
Eben habe ich Pläne zur Umsetzung des neuen Baugebietes »Im Holzmoor Nord« gesehen. Wo soll denn da die Campusbahn durchfahren? Ich sehe da keinen Platz. Nördlich dieses Baugebietes soll ein Streifen freigehalten werden (80 m breit als Luftleitlinie) zur Nutzung für die Anwohner. Der kann also auch nicht für die Tram genutzt werden … was ich persönlich auch nicht gut finden würde …

Vielleicht ist diese Planung noch nicht zu Ende gedacht, aber doch schon sehr präzise. Und der Platz für die Campusbahn wird ja nicht einfach so aus dem Ärmel geschüttelt!

Noch ein Problem mehr für diese ganze Planung!

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für Ihre Frage. Bei der von Ihnen benannten Luftleitbahn handelt es sich um eine Fläche, die den Luftaustausch innerhalb der Stadt begünstigen soll. Voraussetzung ist eine geringe Bodenrauhigkeit und eine ausreichende Länge und Breite der Strömungsbahn. Dabei gilt, dass die Breite von Luftleitbahnen zwischen Hochbauten – also hier den vorhandenen Wohngebäuden im Norden und den geplanten Wohngebäuden im Süden – gemessen wird. Wege, Straßen, Parkplätze, Spielplätze oder eben auch Stadtbahngleise (die ja zudem als Rasengleis angedacht sind) mindern nicht die Funktion von Luftleitbahnen. Somit ist es kein Problem, die Stadtbahn wie angedacht innerhalb der Luftleitbahn zu führen.

18.10.2018

W. Hendl
1. Die Campusbahn von der Hamburger Str. abzweigend auf der Eisenbahntrasse über die neue Nordstadt–Beethovenstr.–und Höhe TU Sportplatz mit einer Brücke über die Gleise nach Querum auf die freigehaltene Trasse und weiter bis Wendeschleife Höhe Moorkamp (alternativ Osnabrückstr.). Auf dem ersten Blick eine gute Anbindung für viele Fahrgäste. Mit ca. 4 km Länge und durch die lange Brücke über die Gleise vor Querum wahrscheinlich aber zu teuer.

2. Die derzeit endende Tram an der Ottenroder Str. auf direktem östlichen Weg ebenfalls mit einer langen Brücke nach Querum (freigehaltene Trasse) bis WS Moorkamp bzw. Osnabrückstraße. Mit ca. 1,8 km deutlich kürzer und günstiger. Die neue Nordstadt wird dann mit der Buslinie 426 vom Rebenring kommend über Mittelweg–Mitgaustr.–Wodanstr.–Bienroder Weg bedient (könnte Ottenroder Str. enden bzw. zum Flughafen fahren).

3. Die an der neu entstehenden Wendeschleife Querumer Str. endende Tram fährt über die Querumer Str. weiter (Wendeschleife wird somit nicht benötigt) bis über Kreuzung Bevenroder Str. – hier geradeaus weiter auf das alte DB Gleis – überquert die Volkmaroder Str. – entweder nun weiter nach links in Richtung Osnabrückstr. oder auf DB Gleis weiter bis Höhe Moorkamp – dann nach links schwenkend (die Bevenroder Str. querend) auf die freigehaltene Tramtrasse bis zur Wendeschleife Duisburger Straße (Höhe Kindertagesstätte). Haltestellen wären Höhe Efeuweg, Pappelberg, Moorkamp, Osnabrückstr., (oder ohne Moorkamp, wenn direkt Osnabrückstr.), Bevenroder Str. (neben Feuerwehrhaus, damit Schüler der IGS nicht über Straße gehen müssen, und Wendeschleife Duisburger Straße. Somit wird Querum von Ost nach West durchfahren und ermöglicht vielen Bewohnern die Mitfahrt. Die Linie 443 wird nicht mehr gebraucht, die Linie 433 kann weiterhin nach Hondelage fahren, sowie die Linie 413 Richtung Flughafen bzw. Bevenrode.
Die neue Nordstadt wird wie bei Nr. 2 mit der Linie 426 bedient.

Vorschlag Nr. 3 würde ich bevorzugen in Aufwand, Kosten und Vorteil für vielen Kunden.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.
Vielen Dank für Ihre detaillierten Vorschläge. In Ihrem ersten Vorschlage skizzieren Sie im Grunde die Trasse, die der Rat der Stadt zur weiteren Untersuchung beschlossen hat. Sehr wohl werden wir auch alternative Trassen – wie beispielsweise von Ihnen aufgezeigt – prüfen und bewerten.

Bei dieser Prüfung werden die Fahrgastpotenziale, die betriebliche Wirkung (welche Anzahl von Fahrzeugen benötigen wir für die entsprechenden Trassenführungen, wie sieht ein sinn-volles Busergänzungsnetz in Umläufen und Fahrzeugeinsatz aus), die baulichen Herausfor-derungen, die Verfügbarkeit von Grundstücken und natürlich auch eine Gesamtwirtschaftliche Betrachtung vorgenommen. Das alle beeinflusst die Förderwürdigkeit, die ein entscheidendes Kriterium für die Realisierung darstellt.

Somit können Aussagen zu einer Realisierbarkeit Ihrer Vorschläge erst nach einer einge-henden Prüfung getätigt werden. Voraussichtlich zum zweiten Bürgerworkshop werden wir neben der Bewertung Ihrer Vorschlägen auch weitere Ergebnisse vorstellen.

Ihre Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Stadt Braunschweig

REGIONALVERBAND Großraum Braunschweig

www.stadt-bahn-plus.de