



Ergebnisprotokoll

Ablauf

1. Begrüßung
2. Information: Wo stehen wir?
3. Einführung: Zwischenergebnisse der fachlichen Bewertung und Prüfung
4. Wandelgang: Diskussion der Trassenkombination
5. Zusammenfassung
6. Ausblick: Wie geht es weiter?

Moderation und Protokoll

Karolin Thieleking, Elena Rautland, Anna Hachmöller, Julian Gick (KoRiS)

Anlagen zum Protokoll

- Präsentation und Pläne zu den Trassenvarianten siehe www.stadt.bahn.plus.de
- Ergebnisse Galerie-Stationen (Fragen und Anregungen aus der Diskussion)

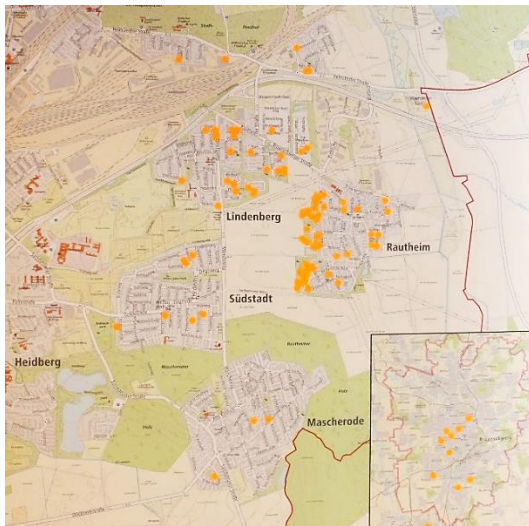
1 Begrüßung

Grußworte

[Heinz-Georg Leuer, Stadtbaurat Stadt Braunschweig]

Ablauf und Vorstellung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

[Karolin Thieleking, KoRiS]



Von den rund 120 Teilnehmerinnen und Teilnehmern sind überwiegend Anwohnerinnen und Anwohner aus Rautheim (rund 60) und Lindenberg (rund 30) vertreten. Einige kommen aus angrenzenden Stadtteilen wie der Südstadt oder Mascherode. Auch Bewohnerinnen und Bewohner aus dem gesamten Stadtgebiet sowie Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Verbänden und anderen Institutionen sind unter den Anwesenden.

Mehr als die Hälfte der Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben bereits einen der ersten beiden Workshops besucht. Gut ein Drittel nehmen das erste Mal teil.

2 Information: Wo stehen wir?

[Karolin Thieleking, KoRiS]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folien 5-10)

Stand Ausbauprojekt Stadt.Bahn.Plus und Ziele des Bürgerworkshops

Der dritte Bürgerworkshop stellt den Abschluss der Bürgerbeteiligung für die Phase der Voruntersuchung des Stadtbahnausbaus nach Rautheim/Lindenberg dar. In den ersten beiden Workshops Ende 2017 und Anfang 2018 haben zahlreiche Bürgerinnen und Bürger bereits intensiv die vorliegenden Trassenvorschläge gemeinsam mit den Fachplanern diskutiert. Die Projektbeteiligten von Stadt Braunschweig, Verkehrs GmbH und Planungsbüro BPR haben die Hinweise für die weiteren Planungsschritte und den Variantenvergleich ausgewertet. Die Ergebnisse der zwischenzeitlich weitergeführten Untersuchungen und planerischen Überlegungen für die verbliebenen Trassenvarianten werden in der heutigen Veranstaltung vorgestellt und diskutiert.

Für die Abschnitte Rautheim und Lindenberg sollen im dritten Workshop erstmals Trassenkombinationen betrachtet werden. Auch geht es um Fragen der Verkehrsführung an wichtigen Verkehrsknoten und Kreuzungen sowie die notwendigen Brücken über die Autobahn und die Gleise der DB. Hierfür haben die beteiligten Planer im Vorfeld die Machbarkeit überprüft und Lösungsskizzen erarbeitet.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhalten zum Ende der Veranstaltung die Möglichkeit, die Trassenkombinationen aus ihrer Sicht in Form eines Meinungsbildes zu bewerten. Die Hinweise aus der vorangegangenen Arbeitsphase und das Meinungsbild sollen den Ratsgremien der Stadt Braunschweig schließlich zusammen mit Empfehlungen der Fachplaner für die Beschlussfassung über umzusetzende Vorzugsvarianten vorgelegt werden.

3 Einführung: Ergebnisse der fachlichen Bewertung und Prüfung

[Jürgen Hofmann, BPR]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folien 11-49)

Teil 1: Zwischenergebnisse der fachlichen Bewertung

Im zweiten Workshop haben mehrere Gruppen in der Arbeitsphase zwei neue Trassenvorschläge (G4 im Abschnitt Rautheim und 3.3 in Lindenberg) eingebracht, die das Planungsbüro BPR in die Fortschreibung des Variantenvergleichs als Untersuchungsvarianten einbezogen hat. Die Bewertung aller Trassen erfolgte auf Grundlage eines erprobten und abgestimmten Kriterienkataloges nach Zielgruppen:

1. MUSS-Kriterium für Förderwürdigkeit: Nutzen-Kosten-Verhältnis > 1

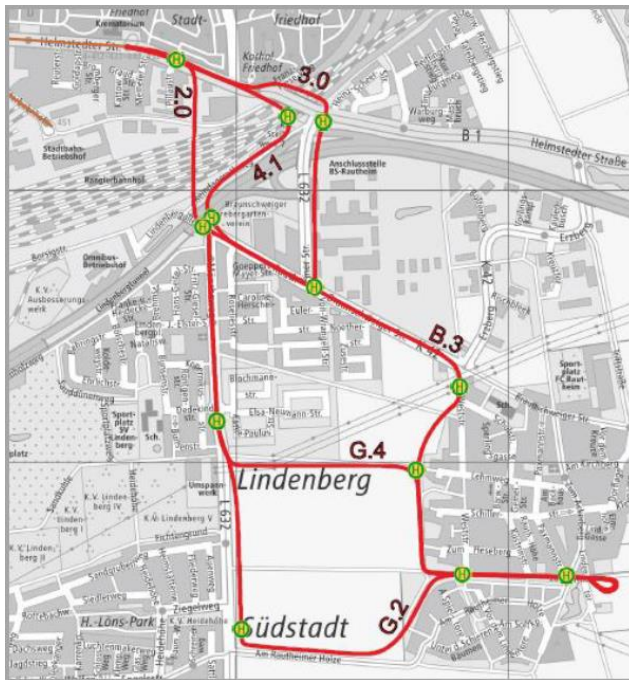
2. Bewertungskriterien je Vorschlag

 <p>Fahrgast Reisezeit, Umsteigen, Erschließungswirkung</p>	 <p>Anlieger Grunderwerb, Schall und Erschütterung, Bauzeit, Beeinträchtigung Naherholung, Trennwirkung von Quartieren</p>
 <p>Betrieb Betriebskosten (für Fahrzeuge, Personal etc.), Streckenqualität, Streckenführung Unterhaltungskosten, Anteil straßenbündiger/besonderer Bahnkörper</p>	 <p>Allgemeinheit Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung für Boden, Wasser, Luft, Tiere und Pflanzen, Beeinträchtigung Kulturgüter/Denkmalschutz</p>
 <p>Kommune Investitionskosten, Fuß- und Radverkehr, motorisierter Individualverkehr (MIV), Parkplätze, städtebauliche Impulse/Siedlungserweiterungen</p>	 <p>Verträge und Vereinbarungen Einbindung Dritter; im Falle von Schienenkreuzungen beispielsweise Kreuzungsvereinbarung und Folgekosten DB AG, Abstimmung Landesbehörde für Straßenbau</p>

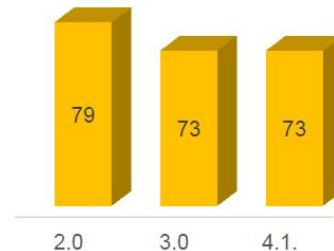
Folgende Kriterien müssen zwingend erfüllt sein:

- Bei ähnlich verlaufenden Trassen wird nur die bessere weiterverfolgt.
- Das Brückenbauwerk über die Bahn muss umsetzbar sein
- Die Förderwürdigkeit ist gegeben (Nutzen-Kosten-Verhältnis)

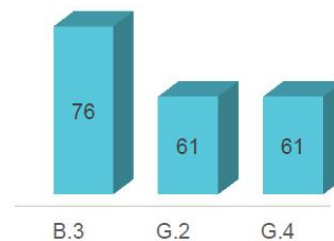
Als Ergebnis des Variantenvergleichs liegt eine Bewertungsmatrix für alle Vorschläge zur Trassenführung vor. Die jeweils drei am besten bewerteten Trassenvorschläge für die Lindbergsiedlung und Rautheim erzielten Werte zwischen 61 und 76 Punkte und wurden als Untersuchungsvarianten für die nächsten Planungsschritte weiterbetrachtet. Darunter fällt auch die zuvor genannte Bürger-Variante G4 aus dem zweiten Workshop.



Abschnitt Lindenberg



Abschnitt Rautheim



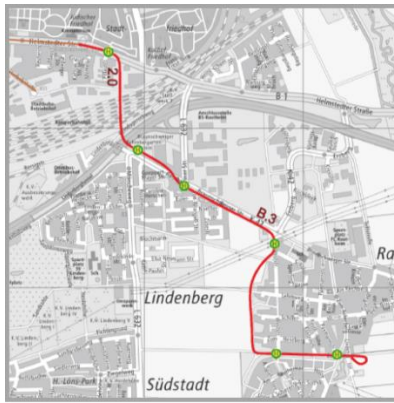
Teil 2: Ergebnisse der Voruntersuchung

Im Rahmen der Voruntersuchung haben die Planer und Projektbeteiligten aus den geeigneten Trassenvorschlägen Kombinationen erarbeitet und in einer modifizierten Bewertungsmatrix verglichen. Es ergeben sich sieben geeignete Trassenkombinationen, für die der **Nutzen-Kosten-Indikator (NKI)** nach Methode der standardisierten Bewertung errechnet wurde. Dabei werden betriebswirtschaftliche Effekte sowie volkswirtschaftliche, gesellschaftliche und umweltbezogene Wirkungen monetär bewertet und den Baukosten für die ortsfeste Infrastruktur gegenübergestellt.

Erläuterungen

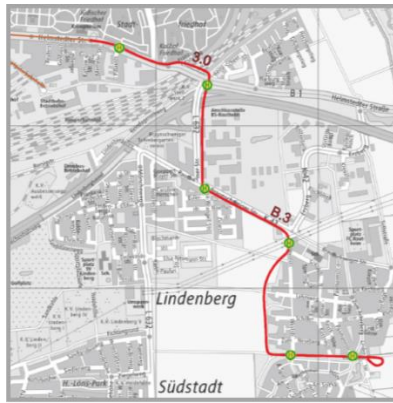
Zum jetzigen Planungsstand liegen Grobkostenschätzungen vor. Es ist daher ein Sicherheitszuschlag zu berücksichtigen, um das mögliche Kostenrisiko in der Voruntersuchungsphase zu minimieren. Als MUSS-Kriterium resultiert daraus ein NKI von mindestens 1,2 (statt 1,0), um nachhaltig die Förderfähigkeit zu gewährleisten.

Für drei Trassenkombinationen hat die Berechnung des NKI einen Wert von 1,3 ergeben. Die Trassenkombinationen K1, K2 und K6 sind damit als mögliche Vorzugsvarianten weiter zu betrachten:



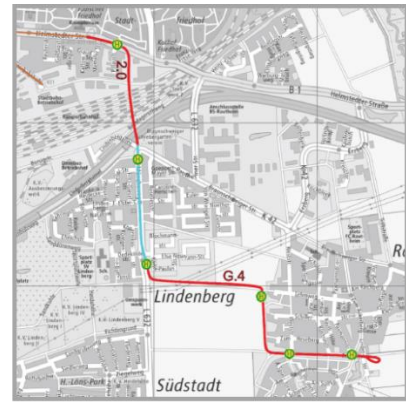
Länge der Strecke	3,4 km
Anteil eigener Gleiskörper (Ohne Querungen)	~100 %
Bewohner (Einzugsradius 500m) (Stand Oktober 2017)	6.835 Bewohner
Bewertungsmatrix	82 von 115
NKI (Voruntersuchung nach Methode d. Standardisierten Bewertung)	1,3

Stand Juni 2018



Länge der Strecke	3,6 km
Anteil eigener Gleiskörper (Ohne Querungen)	~100 %
Bewohner (Einzugsradius 500m) (Stand Oktober 2017)	6.450 Bewohner
Bewertungsmatrix	75 von 115
NKI (Voruntersuchung nach Methode d. Standardisierten Bewertung)	1,3

Stand Juni 2018



Länge der Strecke	3,5 km
Anteil eigener Gleiskörper (Ohne Querungen)	~80 %
Bewohner (Einzugsradius 500m) (Stand Oktober 2017)	6.450 Bewohner
Bewertungsmatrix	71 von 115
NKI (Voruntersuchung nach Methode d. Standardisierten Bewertung)	1,3

Grundsätzlich sind die Baukosten je Kilometer für die Trassenvorschläge (ohne Brücke) miteinander vergleichbar. Unterschiede beim Nutzen-Kosten-Indikator ergeben sich unter anderen aus (Beispiele):

- Kosten für die Brücke: Die lange Brücke über die DB der Kombination 1 (Variante 2.0) ist ca. doppelt so lang (ca. 220m) wie die Brücke der Kombination 3 (Variante B.3) und kostet etwas mehr als doppelt so viel mehr an Bauwerkskosten im Vergleich zur kurzen Brücke.
- Kosten für die Strecke: Eine längere Streckenführung führt zu höheren Baukosten und höheren Unterhaltskosten für die Strecke. Die Differenz in der Streckenlänge zwischen der kürzesten (3,4 km) und längsten (4,4 km) Variante beträgt 1,0 km bzw. ist die Strecke 30 % länger. Eine längere Streckenführung muss auch entsprechend proportional mehr Nutzen generieren. Dies ist zumeist nicht der Fall – zum Beispiel im direkten Vergleich der Varianten 2.0+G.4 und 2.0+G.2. Eine längere Strecke wirkt sich auch deutlich auf die Fahrzeit aus – siehe nächster Punkt.
- Fahrzeiten: Die erforderliche Fahrzeit der Stadtbahn bis zum Endpunkt in Rautheim wirkt auf mehrere Faktoren, die in der Methodik der Standardisierten Bewertung berücksichtigt sind:
 - Eine längere Fahrzeit führt ggf. zu einer insgesamt längeren Reisezeit der Fahrgäste. Im Verkehrsmodell werden dabei alle Fahrgäste in Stadt und Region berücksichtigt. D.h. nicht nur direkte Bewohner der Trasse, sondern auch Fahrgäste, die aus Bussen in die Stadtbahn umsteigen. Die Folge sind geringere Nutzenbeiträge aus „Eingesparter Reisezeit“.
 - Wenn eine längere Fahrzeit aus einem Umweg mit einer zusätzlichen Haltestelle resultiert und erheblich mehr Menschen direkten Zugang zur Stadtbahn erhalten, könnte dies in Summe auch mehr „Eingesparte Reisezeit“ bedeuten. Bei den untersuchten Varianten sind die Vorteile für die zusätzlich angebundene Bewohner jedoch nicht ausreichend hoch, um die Fahrzeitverlängerung für durchfahrende Fahrgäste zu kompensieren.
 - Längeren Fahrzeiten führen direkt zu höheren Personalkosten. Außerdem wird ab einer gewissen Verlängerung ein zusätzliches Stadtbahnfahrzeug zum Betrieb der Linie erforderlich. Beides wirkt durch steigende Betriebskosten in der Standardisierten Bewertung mindernd auf den Nutzen. Ein zusätzliches Stadtbahnfahrzeug wird bei den Kombinationen 4.1+B.3, 4.1+G.4 und 4.1+G.2 erforderlich, so dass dort der NKI deutlich schwächer ausfällt.

Teil 3: Betrachtung ausgewählter Trassenabschnitte

Folgende Lösungsskizzen zur Überprüfung der Machbarkeit in einzelnen Trassenabschnitten wurden erarbeitet:

- Kombination 1 (2.0+B.3): Ein eigener Bahnkörper kann im Seitenbereich der Rautheimer Straße realisiert werden. Der genaue Umfang des dafür erforderlichen Grunderwerbs wird in den nächsten Planungsschritten ermittelt.
- Kombination 2 (3.0+B.3): Die Leistungsfähigkeit des Autobahnknoten an der Rautheimer Straße ist gegeben bzw. würde durch die Stadtbahn nicht zusätzlich belastet, Rückstaus ergeben sich allerdings schon heute in Bereichen der Einfädelung zur Autobahnauffahrt
- Lange Brücke über die DB (Variante 2.0): Verschiedene Lösungsansätze für die Brücke mit einer oder 3 bis 4 Stützen sind technisch möglich. Erste Gespräche zwischen Stadt und DB haben stattgefunden. Für den Bau der Brücke müssten Gleise zumindest zeitweise außer Betrieb genommen werden. Durch den Bau der langen Brücke, wird nicht nur die Stadtbahn auf dem direktesten und kürzesten Weg an die Bestandsstrecke angebunden, sondern auch eine neue direkte Verbindung für den Fuß- und Radverkehr geschaffen. Weitere Vorteile ergeben sich durch die Umfahrung des Autobahnknoten an der Rautheimer Straße sowohl während der Bauphase als auch im Betrieb.
- Kombination 6 (2.0 + G4): Um eine sichere Überquerung der Radfahrer und Fußgänger über die Rautheimer Straße im Bereich der Abbiegung in den Möncheweg zu ermöglichen, ist die Installation einer LSA vorgesehen.

4 Wandelgang: Diskussion der Trassenkombination

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer teilen sich in sechs zufällig zusammengesetzte und moderierte Kleingruppen auf und diskutieren nach einander jeweils eine der drei verbliebenen Trassenkombinationen an Galerie-Stationen. Jeweils drei Stationen befinden sich im Saal und im Foyer. In den Kleingruppen werden Fragen zu den Varianten aufgenommen und weitere Einschätzungen zu folgenden Fragestellungen gesammelt:

- Welche Hinweise und Anregungen haben Sie zu den verbliebenen Trassenkombinationen?
- Wo sehen Sie Vor- oder Nachteile der Varianten?

→ Ergebnisse Planungsstationen siehe separate Anlage

→ Detailpläne zu den Varianten siehe

<https://www.stadt-bahn-plus.de/projekte/rautheimlindenbergl/#c672>

5 Zusammenfassung

[Karolin Thieleking, KoRiS KoRiS]

An den **Galerie-Stationen** fanden zu allen Trassenkombinationen konstruktive Diskussionen statt, Fragen konnten geklärt sowie Details anhand der Lösungsskizzen erläutert werden. Alle Gruppen haben Vor- und Nachteile zu den Trassenkombinationen gesammelt. Dabei haben sich viele Anregungen und Einschätzungen aus den ersten beiden Bürgerworkshops bestätigt oder wurden unterstrichen.

Relevante Themen und Anliegen aus Sicht der Anwohnerinnen und Anwohner waren insbesondere:

- Erschließung künftiger Baugebiete wie HdL und weiterer Stadtteile sowie Institutionen und Einrichtungen (Lebenshilfe, Friedhöfe, Schulen)
- Verkehrsabwicklungen an Knotenpunkten
- Lärm- und Schallschutz vorrangig bei 90-Grad Kurvenführungen
- Lage der Gleise bei straßenbündigem Gleiskörper
- Kosten der Brückenbauten sowie Rad- und Fußwegführung

- Busergänzungsnetz und Berücksichtigung des Schülerverkehrs

Viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben das Angebot zum Austausch an separaten **Info-Stationen** wahrgenommen und haben folgende allgemeine Fragen und Hinweise ergänzt (Auszüge):

Fragen:

- Die Trassenkombination 2 (3.0+B3) hat mit dem NKI-Wert 1,3 deutlich besser abgeschnitten als die Kombination 3 (4.1+B3) mit einem NKI-Wert von 0,8. → siehe Teil 2
- Wird nach Fertigstellung der Stadtbahnstrecke nach Rautheim dieser Streckenabschnitt auch in den Wochenendnächten durchgehend von einer Stadtbahn bedient?*

Vorschläge:

- Brücke über den Rangierbahnhof nur eingleisig zu bauen, um Kosten einzusparen.
- Die Stadtbahnstrecke von Rautheim zunächst bis an den nordöstlichen Rand der Südstadt und über den Möncheweg dann weiter in die Stadt zu führen, da zukünftig zwischen der Südstadt und Rautheim noch mit einem Wohnbaugebiet zu rechnen sei.
- Damit Pendler aus dem Bereich der geplanten Stadtbahnstrecke Ziele außerhalb der Stadt besser erreichen können, die Stadtbahn aus Rautheim über den Hauptbahnhof in die Innenstadt zu führen.

Anregungen:

- Um den Einzugsbereich der geplanten Stadtbahnhaltestellen zu vergrößern, alle Haltestellen mit einer ausreichenden Anzahl von Fahrradständern auszustatten.

*nachträgliche Ergänzung: Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die Stadtbahn alle derzeitigen Fahrten der Buslinie 412 ab 23 Uhr zwischen Rathaus und Rautheim übernimmt.

Für ein **abschließendes Meinungsbild** zu den Trassen erhalten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Anschluss der Zusammenfassung drei farbige Klebepunkte, die den drei Trassenkombinationen zugeordnet sind. An aushängenden Postern mit einer Matrix können die Teilnehmerinnen und Teilnehmer somit jede Trassenkombination aus ihrer Sicht bewerten:

- ☺ gut = Die Variante bietet die meisten Vorteile
- 😐 mittel = Vor- und Nachteile sind ausgewogen
- ☹ schlecht = Die Variante hat viele Nachteile

6 Ausblick: Wie geht es weiter?

Weiteres Vorgehen

[Klaus Benschmidt, Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folien 56-60)

Herr Benschmidt dankt allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die wertvollen Beiträge an den einzelnen Stationen.

Die **Ergebnisse der Bürgerworkshops** einschließlich des Meinungsbildes werden im nächsten Schritt ausgewertet und zusammen mit einem Vorschlag für eine Vorzugsvariante voraussichtlich im Herbst diesen Jahres den Ausschüssen und dem Rat vorgestellt. Dafür werden die bisherigen Grobkostenschätzungen erneut überprüft und Kostenprognosen erstellt. Nach der Beratung und Beschlussfassung in den politischen Gremien kann ein Auftrag für die weitere Planung erteilt werden. Teil dieser Vorplanung ist eine Kostenschätzung (nach HOAI). Angestrebt wird für den Abschluss der Planungsphase 2022 bis 2023, sodass in den darauffolgenden Jahren der Bau beginnen kann.

Der **Nutzen-Kosten-Indikator** stellt die Kosten (Baukosten, Planungskosten, Kosten für Gutachten, Kosten für zusätzliche Fahrzeuge) die direkt mit dem Stadtbahnausbau in Verbindung stehen ins Verhältnis zum monetarisierten Wert des Nutzens. Zum Nutzen zählen Fahrzeitgewinne, CO₂ Einsparungen, zusätzliche Fahrgäste, u.v.m..

Die Eingangsgrößen werden im Rahmen der Voruntersuchung laufend aktualisiert. Damit werden einerseits unterschiedliche Trassenvarianten bewertet. Andererseits werden die in den Bürgerworkshops konkreten Trassenplanungen eingepflegt. Damit wird bestmöglich sichergestellt, dass nur Varianten und Planungen der Voruntersuchungen weiterverfolgt werden, die später tatsächlich Aussicht auf eine Förderung haben.

Die regelmäßige Veröffentlichung der Berechnungsergebnisse stellt im aktuellen Verfahrensschritt eine größtmögliche Transparenz dar. Sie ist bei den Planungen vergleichbarer Projekte keineswegs üblich.

Ein umfassender Bericht wird nach Abschluss der Standardisierten Bewertung vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vorliegen. Alle Eingangsparameter für die Standardisierte Bewertung werden in einem vorgeschriebenen Abstimmungsverfahren von den potenziellen Zuwendungsgebern (Bund und Land) eingehend geprüft. Maßgeblich werden die Baukosten sein, die für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens und für den Zuwendungsantrag ermittelt werden. Deshalb sind alle Zwischenergebnisse als solche zu bewerten.

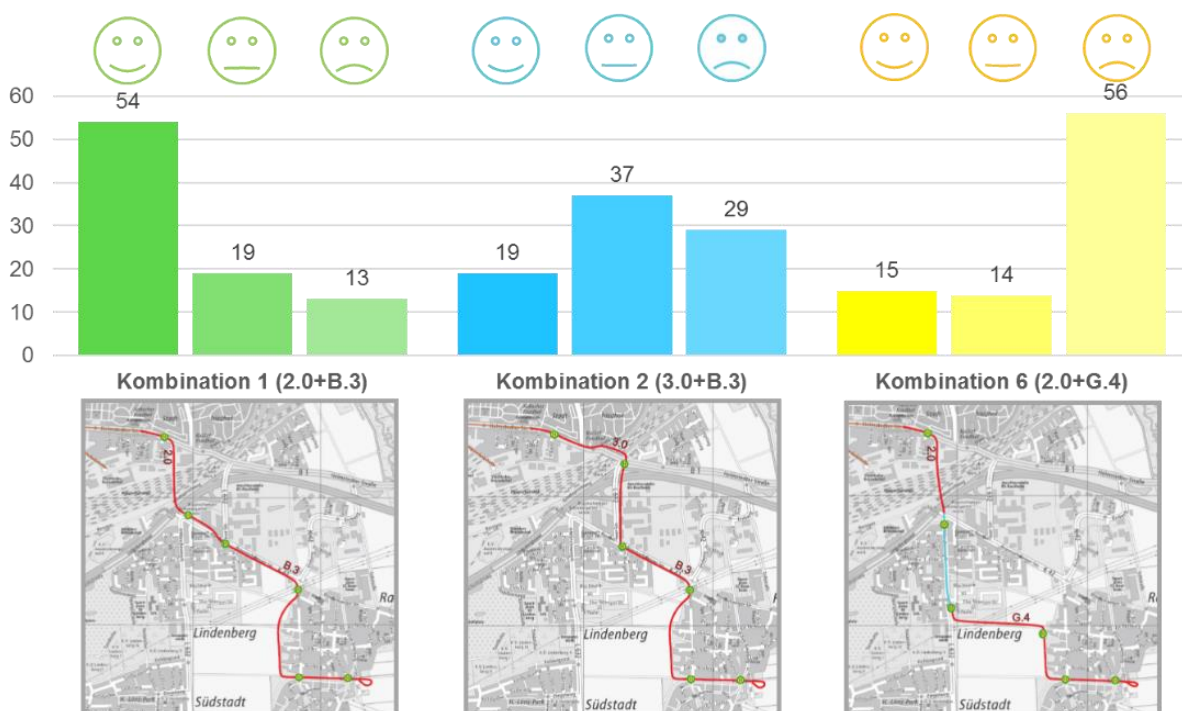
Stadt und Verkehrs GmbH informieren kontinuierlich zum Stadtbahnausbau in Form von Newsletter, Pressemitteilungen und unter www.stadt-bahn-plus.de. Auch die Vorlage und das Ergebnis der politischen Beratung zum Stadtbahnausbau werden auf der Website veröffentlicht.

Die Ausgestaltung der weiteren Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wird sich in nächsten Planungsschritten zeigen, wenn die Vor- und Detailplanungen zur Stadtbahntrasse nach Rautheim vorliegen. Im Anschluss bitten Stadt und Verkehrs GmbH um ein Feedback zu den Bürgerworkshops, um Anregungen für weitere Veranstaltungen aufzunehmen.

Meinungsbild und Verabschiedung

[Albrecht Curland, Gesamtprojektleiter Stadt.Bahn.Plus]

Abschließend stellt Herr Curland das Ergebnis der Punkt-Abfrage zum Meinungsbild vor:



Herr Curland bedankt sich für die Mitarbeit sowie die eingebrachten Anregungen und Hinweise. Er verabschiedet die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, welche zum Abschluss das Angebot für ein kurzes Feedback zu den Bürgerworkshops nutzen:

