



Stadt.Bahn.Plus. Rautheim

Bringt Braunschweig weiter!

Fragen und Anregungen

zum Projekt Rautheim Lindenberg seit Januar 2017 auf www.stadt-bahn-plus.de

25.01.2017

K. Sprindt

Inwieweit wird bei Trasse der Linie 4 nach Rautheim die Brücke der B1 mit erneuert? Oder wird eine komplett eigene Brücke für die Tram gebaut?
Wo befindet sich die Wendeschleife in Rautheim?

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.

Vielen Dank für Ihre Nachfragen. Wo und wie die Trasse die Autobahn und die Bahntrasse quert, liegt noch nicht fest. Eine der möglichen Varianten verläuft über die Helmstedter Straße und die Rautheimer Straße. Absehbar ist, dass die vorhandene Brücke im Zuge der Helmstedter Straße (ehemalige B1) in ihrer Breite und Tragfähigkeit die Stadtbahn nicht aufnehmen kann. Weitere Planungen zu dieser vorhandenen Brücke und zu möglichen neuen Brücken erfolgen im Zuge der konkreten Trassenplanungen.

Die exakte Lage der Wendeschleife steht noch nicht fest, sondern wird im Zuge der Detailplanungen und des Beteiligungsverfahrens ermittelt. Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans »Rautheim-Südwest« (RA20), in dem bereits eine Stadtbahntrasse vorgesehen ist, wurde eine Fläche östlich der Paxmannstraße favorisiert.

25.01.2017

K. Anton

Zum Ausbau Rautheims: Die Nutzung des Gleisbettes Verlängerung »Zur Wabe« würde zu Lärm- und Lichtbelästigung der Anwohner führen.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.

Vielen Dank für Ihren Hinweis. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens und der Detailplanung werden wir diesen Aspekt berücksichtigen. Grundsätzlich werden wir die zukünftigen Stadtbahntrassen nach dem neuesten Stand der Technik planen und bauen. Somit lassen sich Lärmemissionen bereits deutlich reduzieren. Im Rahmen des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens werden auch die Lärmemissionen bewertet. Sollten diese die zulässigen Grenzwerte überschreiten, müssen Maßnahmen zum Lärmschutz festgelegt werden.

25.01.2017

U. Schön

Ich wohne in der Weststraße und kann mir keine Trassenführung auf der Straße vorstellen aufgrund:
– jetzt Zone 30 – verkehrsberuhigt
– jetzt enge Straße, Wegfall von Parkplätzen?
(jetzt schon schwierig!!!)
– Lautstärke
– Teilung der Straße (man kann sie nicht durchfahren)

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.

Danke für Ihren Beitrag. Die Führung des Korridors nach Rautheim wurde in der Presse in einigen Plänen irrtümlich durch die Weststraße statt am Westrand des Siedlungsbereiches von Rautheim dargestellt. Die genaue Trassenführung einer Stadtbahnstrecke nach Rautheim wird erst in einem umfangreichen Planungsverfahren unter intensiver Beteiligung der Bevölkerung erarbeitet. Eine Führung durch die Weststraße wird verkehrsfachlich nicht für sinnvoll erachtet und auch im Rahmen der Bürgerworkshops nicht mehr diskutiert.

25.01.2017

A.U. u. R. Möhle

– Erhalt des 15-Minuten-Takts als Zubringer von der Haltestelle Reitlingstraße (Mastbruchsiedlung) zur Stadtbahnlinie 4
– Wegfall der Buslinie 412
– Empfehlung: Behinderteneinrichtung Lebenshilfe – Heinz-Scheer-Straße durch Verschwenken der Straßenbahngleise DIREKT an die Stadtbahn anschließen. (Führung des Gleisbettes direkt über das Gelände Heinz-Scheer-Straße).
– Vorteil: Straßenbahn kann die komplexe Kreuzung Helmstedter Straße/Braunschweiger Straße queren.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.

Wir danken für Ihren Beitrag. Die derzeitigen Planungen sehen vor, dass die Mastbruchsiedlung mit der Haltestelle Reitlingstraße weiterhin durch die zwei Buslinien 452 und 730 jeweils im 30-Min.-Takt bedient wird. Die genaue Führung der Stadtbahn wird derzeit unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger erarbeitet. Sollte die Führung über die Helmstedter Straße/Rautheimer Straße erfolgen, so ist eine Haltestelle im Bereich der Heinz-Scheer-Straße vorgesehen. Ihre Anregung zur Führung der Stadtbahn direkt über das Gelände Heinz-Scheer-Straße wurde geprüft. Die baulichen Herausforderungen zur Querung der A 39 werden nicht minimiert und die Erschließungswirkung der Stadtbahn deutlich reduziert. Aus diesem Grund wird fachlich eine Trassenführung östlich des Neubaugebietes Heinrich-der-Löwe-Kaserne nicht empfohlen.

25.01.2017

M. Oppermann

– Verlängerung der Linie 4 mit einem Ast nach Mascherode durch die Lindbergsiedlung.
– Alternativ eine Strecke vom Erfurtplatz durch die Südstadt über den Welfenplatz nach Mascherode.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.

Vielen Dank für Ihre Vorschläge. Eine Verlängerung der Linie 4 nach Mascherode wurde im Zuge der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ebenfalls untersucht. Diese Trasse erreichte aber nicht die Schwelle der Wirtschaftlichkeit. Die Trasse hat den Nachteil, dass sie die Südstadt lediglich am Rande tangiert und somit nur einen Teil der Bevölkerung der Südstadt erreicht. Ein ergänzendes Busnetz müsste daher zusätzlich betrieben werden.

Die von Ihnen alternativ beschriebene Führung vom Erfurtplatz über den Welfenplatz nach Mascherode wurde nicht untersucht. Statt dessen hat der Rat der Stadt Braunschweig die Verwaltung beauftragt, eine Stadtbahntrasse entlang der Salzdahlumer Straße in den Heidberg weiter zu planen. Eine Verbindung beider Streckenäste würde nach einer ersten fachlichen Bewertung nicht die Wirtschaftlichkeit erreichen. Das begründet sich u. a. in der relativ geringen Bevölkerungsdichte der Südstadt sowie der weitgehend straßenbündigen Führung aufgrund der städtebaulichen Struktur des Stadtteils.

25.01.2017

D. Zipf

Warum die Linie 4 nicht über die Südstadt, Mascherode und Richtung Stöckheim?

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.

Vielen Dank für Ihre Nachfrage. Eine Streckenführung durch die Südstadt über den Welfenplatz konnten wir bereits als Ergebnis der 2014 abgeschlossenen 2. Bewertungsstufe nicht mehr weiter verfolgen. Die Begründung können Sie dem Ergebnisbericht unter den Downloads des Jahres 2014 auf der Seite www.stadt-bahn-plus.de entnehmen. Eine Streckenführung von Mascherode weiter nach Stöckheim kommt aufgrund von geringer Fahrgastströme auf dieser Relation und der bestehenden Stadtbahnbindung von Stöckheim nicht in Betracht.

11.02.2017

T. Müller

Die Südstadt und Mascherode (ca. 6600 Einwohner!) sind also die großen Verlierer des Ausbaus, da auch die direkten Busverbindungen in die Innenstadt eingestellt werden sollen. Dass die Anbindungen von Volkmarode oder Rautheim wirtschaftlich sein sollen, von der Südstadt und Mascherode aber nicht, ist doch völlig unglaubwürdig. Man kann sich alles so zurecht rechnen, wie man es haben will. Eine Verlängerung der Stadtbahn bis nach Mascherode ist unverzichtbar. Allein schon deshalb, weil hier 6600 Menschen leben. Anscheinend haben diese Stadtteile keine Lobby im Stadtrat.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.

Danke für Ihr Nachfragen. Im Zuge der Konzentration auf einzelne Korridore wurde die Betrachtungstiefe der jeweiligen Korridore natürlich auch immer genauer. Zudem kamen Entwicklungen hinzu, die damals noch nicht bekannt waren. So ist z. B. in der Zwischenzeit bei der ehemaligen Heinrich-der-Löwe-Kaserne eine Trassenfreihaltung erfolgt, die sich natürlich positiv in der Bewertung niederschlägt. Allerdings spielen neben den Baukosten und den Fahrgastpotenzialen unter anderem auch die Betriebskosten eine entscheidende Rolle in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. In der genaueren Korridorbetrachtung Südstadt-Mascherode/Rautheim hat sich schließlich die Trasse nach Rautheim als wirtschaftlicher dargestellt, vorrangig aufgrund des besser abzubildenden ergänzenden Busnetzes. Eine Stadtbahn entlang des Möncheweges oder eine Verlängerung von Rautheim kommend würde nur einen geringen Anteil der Fahrgastpotenziale der Südstadt erschließen.

11.02.2017

T. Müller

In der Antwort auf die Anfrage vom 25.01.17 von D. Zipf, der eine Verlängerung bis Mascherode anregt, verweisen Sie auf die Ratsvorlage vom 20.11.14. In dieser steht auf S. 4 wortwörtlich: »Eine Führung nach Mascherode erreicht bei ähnlichem Aufwand ein etwas höheres Fahrgastpotenzial als eine Führung nach Rautheim.« Warum also wird die Stadtbahn nicht bis Mascherode gebaut?

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.

Vielen Dank für Ihr Nachfragen. In den Voruntersuchungen zur Standardisierten Bewertung nach wird den wirtschaftlichsten und besten Lösungen für den ÖPNV gesucht. Sehr maßgeblich ist, wie die meisten Neukunden für den ÖPNV gewonnen werden können.

Dazu wird das optimale Liniennetz gesucht. In welcher Linienkonzeption – mit und ohne Stadtbahnausbau – können die meisten Fahrgäste ihre heutigen Wege besser und schneller zurücklegen und zugleich möglichst viele Menschen zum Umsteigen vom Auto auf den ÖPNV bewegt werden. Hier zeigt sich, dass mit einer Stadtbahnführung ins größere Rautheim (4.700 Einwohner) höhere Potenziale gewonnen werden, als mit einer Stadtbahnführung vom Lindenberg nach Mascherode (3.800 Einwohner). Die Erschließungswirkung entlang der Südstadt fällt gering aus, weil einwohnerstarke Areale der Südstadt um den Welfenplatz herum zu finden sind. Der Lindenberg mit rund 1.500 Einwohnern wird in seinen einwohnerstarken Bereichen entlang der Rautheimer Straße erschlossen.

Die weitere Detailplanung hat somit den Ausschlag dafür gegeben, dass am Ende der Nutzen im Verhältnis zu den Kosten für den Ausbau nach Rautheim deutlich höher ist, als der für die Streckenführung nach Mascherode.

18.05.2017

K. Anton

Wird bei der Kostenberechnung mit einbezogen, wieviele zusätzliche Ampeln gebaut und betrieben werden müssen, dass unter zwei Hochspannungsleitungen gebaut werden muss, dass landwirtschaftliche Fläche getrennt wird, dass die Wendeschleife auf noch nicht baulich erschlossenem Gebiet liegt, was die Verkehrsbehinderungen während der Bauphase für die A 39 bedeuten?

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.

Vielen Dank für Ihre Fragen. Kosten für stadtbahnbedingte Anlagen – und somit auch Lichtsignalanlagen – sind in den Kosten für die Standardisierte Bewertung berücksichtigt. Demgegenüber werden Verkehrsbehinderungen infolge von Baumaßnahmen nicht monetär bewertet. Dies ist aber bei allen Infrastrukturprojekten, also auch beim Bau von Straßen und Autobahnen, der Fall, da es sich bei der Bauphase im Verhältnis zur Nutzungsphase um einen sehr kleinen Zeitraum handelt. Die Unterquerung von Hochspannungsleitungen stellt für die Stadtbahn kein Problem dar und spielt demnach bei der Bewertung keine Rolle. Was die Trennung bzw. Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen angeht, so ist es natürlich das Ziel, große, zusammenhängende Flächen zu erhalten, und die Strecken eher an den Rand der entsprechenden Flächen zu legen. Dies gilt auch für die Lage der Wendeschleife, die ihrerseits in den kommenden Monaten unter anderem in den Workshops mit den Bürgerinnen und Bürgern beraten werden wird.

03.03.2018

T. von Kolczynski

Im Nachgang zum 2. Workshop zum Stadtbahnausbau vom 27.02.2018 möchte ich zur weiteren Planung der Streckenführungen für den Bereich Lindenberg/Rautheim noch zu Bedenken geben, dass nur die Streckenvariante G.2 auf bereits vorhandene Straßenverläufe bzw. vorgehaltene Ausbautrassen im Ortsteil Lindenberg/Rautheim zurückgreift und somit nur mit dieser Variante weder dauerhaft negativ in ein seit fast 20 Jahren gewachsenes und stark genutztes Naherholungsgebiet eingegriffen noch wertvolle Anbau- und Ackerfläche vernichtet wird, wie es bei der Verwirklichung der geplanten Streckenverläufe der Varianten A.0 bzw. B.3 der Fall wäre. Eine negative Einflussnahme auf die Umwelt wäre somit bei Realisierung der Variante G.2 am geringsten. Darüber hinaus wäre hier – bei Nutzung bereits bestehender Straßenverläufe und Vorhaltetrassen – sicherlich eine schnellere Projektverwirklichung zu erwarten als bei den Planungsvarianten, bei denen erst Fremdfächen von Dritten angekauft werden müssten – mit all den sich daraus für den Erwerb ergebenden Schwierigkeiten und Problemen.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.

Vielen Dank für Ihre Anregung. Ich möchte Sie gerne auf unsere Bewertungsmatrix auf der Homepage www.stadt-bahn-plus.de verweisen, in der die Vor- und Nachteile der einzelnen Trassen gegenübergestellt werden. Hier finden Sie eine konkrete Gegenüberstellung der Trassen A.0, B.3 und G.2.

Die von Ihnen genannten Aspekte finden sie in folgenden Rubriken der Tabelle:

- 4.1 Grunderwerb,
- 4.4 Beeinträchtigung Naherholung,
- 4.5 Trennwirkung von Quartieren sowie
- 5.1 Beeinträchtigung des Landschaftsbildes
- und 5.2 Beeinträchtigung für Boden, Wasser, Luft, Tiere, Pflanzen.

Im Zuge der weiteren Planung werden wir diese Aspekte und Ihre Anmerkungen gerne weiter berücksichtigen.

08.03.2018

H. Peters

Nach dem letzten Bürgerworkshop werden wieder neue Trassenvarianten für Rautheim diskutiert. Eine Variante soll nun über den Mönchweg gehen und von Süd-Westen nach Rautheim hinein führen. Bei dieser Variante wird aber der gesamte Nord-Westen Rautheims entkoppelt. Wir wohnen im Lehmweg und haben uns schon auf die mögliche Anbindung gefreut. Somit werden wohl viele Rautheimer die Bahn nicht nutzen können und weiter mit dem Auto in die Stadt fahren. Das kann doch nicht Ziel des Strassenbahnausbaus sein.

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.

Vielen Dank für Ihre Rückmeldung und die Unterstützung des Stadtbahnausbaus nach Rautheim. Unser Ziel ist es, Sie, die Anwohner Lindenbergs und Rautheims, in den Planungsprozess mit einzubeziehen und möglichst transparent unsere Arbeit im Zuge der drei Bürgerworkshops vorzustellen und zu diskutieren. Der 1. Bürgerworkshop am 04.12.2017 diente dazu, Varianten der Stadtverwaltung und der Verkehrs-GmbH vorzustellen und durch Bürgervorschläge zu ergänzen. Infolgedessen kamen über 20 Trassenvarianten zusammen. Im Rahmen der Nachbereitung dieses Workshops wurden die Variantenvorschläge daher gleichrangig in Form einer Bewertungsmatrix (siehe Homepage www.stadt-bahn-plus.de) bewertet. Die 6 besten Varianten wurden im 2. Bürgerworkshop am 27.02.18 wieder den Bürgern vorgestellt und eingehender diskutiert (siehe Karte). Dazu zählt auch die von Ihnen beschriebene Variante G.2, die über den Mönchweg führt. Die Ergebnisse des 2. Workshops werden zurzeit ausgewertet. Wir laden Sie herzlich zu unserem dritten Bürgerworkshop am 14.06.2018 ein, um ein Votum für Ihre Vorzugstrasse abzugeben.

15.03.2018

C. Müller

Wir möchten vom östlichen Ringgebiet in das Neubaugebiet HDL umziehen. Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.02.17 haben wir in Zukunft geplant, die Stadtbahn für unseren Weg zur Arbeit in die Innenstadt zu nutzen. Somit können wir sogar komplett auf das Auto verzichten. Eine Streckenführung über den Mönchweg bindet das Neubaugebiet HDL aber gar nicht direkt an. Hat man das Neubaugebiet HDL vergessen? Wir sind eindeutig für eine direkte Anbindung des Neubaugebietes HDL an die Stadtbahn!

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.

Besten Dank für Ihren Beitrag und die Unterstützung des Stadtbahnausbaus nach Rautheim. Ziel der Bürgersshops ist es, die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Braunschweig aktiv in den Planungsprozess der Trassenfindung nach Rautheim einzubinden. Die 6 besten Varianten wurden im 2. Bürgerworkshop am 27.02.18 den Bürgern vorgestellt und eingehender diskutiert. Die Streckenführung über den Mönchweg ist einer von mehreren Bürgervorschlägen, der sich im 2. Bürgerworkshop und in der Bewertungsmatrix durchsetzen konnte und daher weiterverfolgt wird. Die Variante B.3 berücksichtigt weiterhin den Anschluss des Neubaugebietes HDL an das Stadtbahnnetz. Nutzen Sie im Rahmen des 3. Bürgerworkshop am 14.06.18 die Möglichkeit, mit uns über Ihre Vorzugstrasse zu diskutieren.

06.04.2018

C. Friedrich

Ich möchte mich auf diesem Wege klar für die schnellste und kürzeste Streckenführung von Rautheim in die Innenstadt aussprechen. Nur so erreicht die Stadtbahn maximale Attraktivität als Verkehrsmittel und ermutigt insbesondere Autofahrer, ihr Fahrzeug in der Garage stehen zu lassen. Mit freundlichen Grüßen

Kommentar Stadt.Bahn.Plus.

Wir danken für Ihren Beitrag. Der Aspekt »Reisezeit« ist ein wichtiges Kriterium bei der Beurteilung der künftigen Stadtbahntrasse nach Rautheim. Die Reisezeit wird sowohl bei der Voruntersuchung nach der Methodik der Standardisierten Bewertung, als auch bei der Gegenüberstellung der Trassenvarianten in der Bewertungsmatrix berücksichtigt. Dennoch stellt die Reisezeit nur einen Aspekt neben vielen weiteren, wie der Erschließungswirkung oder der Anteil an besonderem Bahnkörper, dar. Die jeweiligen Vor- und Nachteile der Trassen können Sie der Bewertungsmatrix auf unserer Homepage www.stadt-bahn-plus.de entnehmen. Besuchen Sie unseren dritten Bürgerworkshop am 14.06.18, um mit uns über Ihre Vorzugstrasse zu diskutieren.

