Stadtbahnausbau Stadt.Bahn.Plus.

3. Bürgerworkshop Volkmarode

Mittwoch, 20.06.18, 18:30 bis 21:15 Uhr, Aula IGS Volkmarode

Stadt.Bahn.Plus.
Volkmarode-Nord

Anlage zum Ergebnisprotokoll

Ergebnisse Dialogstationen: Fragen und Anregungen aus der Diskussion

Ablauf

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer verteilen sich per Zufallsverfahren auf neun Stationen und diskutieren die Gleisführung und die Lage der Wendeschleife für den präferierten Trassenverlauf in der Berliner Heerstraße. Dazu wird die Trasse in zwei Abschnitte 1 (Moorhüttenweg bis östlich Remenhof) und 2 (Freihaltetrasse bis Wendeschleife) eingeteilt (siehe Abbildung 1). Für jeden Abschnitt hat die Verwaltung mehrere Planungsvarianten in Luftbildern dargestellt. Zu jeder Variante werden Fragen, Hinweise und erste Einschätzungen zu beispielsweise Gleislage und Haltestellen gesammelt. Die folgenden Leitfragen werden zu den Abschnitten diskutiert:

- Welche Hinweise und Anregungen haben Sie zu den ausgewählten Gleisführungen?
- Welche Ideen haben Sie zu den Detailplanungen der Verkehrsknoten und des Straßenraums, was ist zu beachten?
- Wo sehen Sie Vor- und Nachteil der Varianten?

Die Diskussion erfolgt anhand der folgenden Planungsvarianten:

Abschnitt 1

1.1 stadteinwärts straßenbündig, stadtauswärts besonderer Bahnkörper

1.2 teilweise besonderer Bahnkörper, teilweise straßenbündig

1.3 X-Trasse

Abschnitt 2

2.1 Wendeschleife nördlich Ziegelwiese

2.2 Wendeschleife nördlich Marktplatz

Die Moderatorinnen und Moderatoren (jeweils zwei Personen pro Station, von Stadt Braunschweig, Braunschweiger Verkehrsgesellschaft und B/M Consult) halten die eingebrachten Punkte auf Moderationskarten und soweit möglich in den Luftbildern fest. Die Ergebnisse werden nachfolgend dokumentiert.

Hinweis zur Ergebnisdarstellung: Die Ergebnis-Tabellen zu den einzelnen Stationen geben überwiegend die Originalformulierungen auf den Karten wieder. Zum Teil sind einzelne Punkte aus Gründen der besseren Verständlichkeit etwas ausführlicher formuliert. Die Nummern in Klammer verweisen auf eine Verortung der Hinweise im Luftbild.

Zusammenfassende Darstellung des Meinungsbildes: Am Ende dieses Dokumentes ist das Meinungsbild der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu den fünf Varianten zusammenfassend dargestellt.

Ergebnisse Station 1:

Moderation: Nora Schmidt [Stadt Braunschweig], Michael Heck [B/M Consult]

Allgemeine Hinweise	
▪ Erreichbarkeit Hotel ist noch abzustimmen	▪ Keine Beschattung (Bäume) für Radfahrer vorhanden
▪ Viele Signalanlagen erforderlich – Am Remenhof entbehrlich?	▪ Nullabsenkung für Radfahrverkehr in Einmündung auf Gegenseite
▪ Separat lanes	▪ Fußgänger zu Distelheide auch für Radfahrer
▪ Taktzeit Bus + Bahn ausgleichen	
Variante 1.1	
▪	
Variante 1.2	
▪	
Variante 1.3	
▪ Haltestelle Unterdorf verlängern prüfen wegen größerer Schülerzahl	▪ Variante 1.3 wird mehrheitlich als Vorzugsvariante gesehen
▪ Bahn von rechts ist gewöhnungsbedürftig →Sicherheit prüfen	▪ Radweg/Fußweg, wenn möglich auf Grundstücksseite
▪ Kreuzung eventuell im Osten weglassen → Linksverkehr in die WS	▪ Vorteil Radweg an Straße auf Südseite → bessere Anbindung zu Nordseite
▪ Weniger Signalanlagen	▪ Vorteil keine Parkplätze: Kein Hindernis für Bahnbetrieb
Variante 2.1	
▪ E-Leihfahrräder berücksichtigen	▪ Distelheide: Höhenlage unterschiedlich →prüfen
▪ Beibehaltung Linksverkehr →gemeinsamer Bahnsteig und Busbetrieb prüfen	▪ Fahrradabstellplatz berücksichtigen
▪ Parkplatz in Wendeschleife möglich?	▪ Lange unnötige Gleisschiene
Variante 2.2	
▪ E-Leihfahrräder berücksichtigen	▪ Distelheide: Höhenlage unterschiedlich - prüfen
▪ Beibehaltung Linksverkehr – gemeinsamer Bahnsteig und Busbetrieb prüfen	▪ Fahrradabstellplatz berücksichtigen
▪ Parkplatz in Wendeschleife möglich?	▪ Weniger Möglichkeiten für mögliche Gebäude
▪ Leichte Mehrheit für 2.2	

Hinweise/Informationen der Stationsbetreuer

„Separated bike lanes“ ist der Begriff (s. Karte unten links), der einen Radweg auf Fahrbahnniveau bezeichnet, der baulich (z.B. Hochbord) von der Fahrbahn getrennt ist. Eine Teilnehmerin schlug vor, die Radwege im Seitenraum derart herzustellen, um einen möglichst hohen Fahrkomfort (keine „Wellenfahrten“ in Einfahrten, keine Bordansichten an Straßeneinmündungen…) zu erzielen.

Das Thema Radverkehr war insgesamt sehr stark im Fokus. (Sicherheit, Komfort, Beschattung durch Bäume, Fahrradabstellanlagen, Leih-E-Bikes an der Wendeschleife)

Variante 1.2 ist von den Teilnehmern nicht diskutiert worden, sie wollten direkt „zu dieser interessanten Variante“ kommen (1.3).

Einem Teilnehmer war die Erreichbarkeit des Hotels sehr wichtig, er setzte mehrfach zu dem Thema an. Er war aber nicht mit dem Hotel verbunden.

Ein Teilnehmer fragte nach der Variante „zweigleisig separat Südseite“ und erhielt den Hinweis auf den seitens der Bevölkerung abgelehnten großen Grunderwerb, der Teil der Entscheidung gegen diese Trasse war. Auch die Teilnehmerin, die die beidseitige Baumreihe zu Beschattungszwecken wünscht, wurde auf das Platzproblem hingewiesen. Beide Teilnehmer bezweifelten das, wir Moderatoren wurden aber seitens des Bezirksbürgermeisters, der in Gruppe 1 war, deutlich unterstützt. Daraufhin ebbte die Diskussion schnell ab. Es wurde angefragt, ob der Bus in die Stadtbahnhaltestelle an der Wendeschleife mit einfahren kann- schnellere Umstiege/ kürzere Wege.
Ein Teilnehmer möchte geprüft haben, ob der Geländeunterschied zwischen der Stadtbahn (tief) und den angrenzenden Grundstücken (aufgeschüttet) so groß ist, dass eine Gefährdung durch die Oberleitung auf spielende Kinder ausgeht.
Ein Teilnehmer bittet um Koordinierung der Bus- und Bahntakte

Ergebnisse Station 2:

Moderation: Ulrike Harms [Braunschweiger Verkehrs-GmbH], Jasper Märtens [Stadt Braunschweig]

Allgemeine Hinweise	
▪ Fahrradstellplätze an Haltestellen	▪ Flüsterasphalt
▪ Ladesäulen für PKW und E-Bike	▪ Nutzen-Kosten-Indikatoren der Varianten präsentieren
Variante 1.1	
▪ Verkehrsberuhigung bei 3,5m Fahrstreifen positiv	
Variante 1.2	
▪ Staugefahr an Haltestelle Unterdorf + Moorhüttenweg stadtauswärts negativ	
Variante 1.3	
▪ Anliegerkosten an Wohnstraße negativ	▪ Situation an Einfahrt **(1)**
Variante 2.1	
▪	
Variante 2.2	
▪	

Ergebnisse Station 3:

Moderation: Frank Brandt [Braunschweiger Verkehrs-GmbH], Sonja Henning [Stadt Braunschweig]

Allgemeine Hinweise	
▪ Lichtsignalanlage (LSA) bedarfsgesteuert vorsehen	▪ Varianten Lärmschutzmaßnahmen Mauer/Wand?
Variante 1.1	
▪ Schallschutz? Wand | wie?	▪ Kombi Rad-Fußweg möglich?
Variante 1.2	
▪ LSA? 3-er	▪ Kombi Rad-Fußweg möglich?
▪ LSA Finkenkamp vorsehen. Tankstelle Wendevorgänge auf Gelände LSA	▪ Haltestelle ist für Schüler gut
Variante 1.3	
▪ Wohnweg wird als Abkürzung benutzt werden. 2. Kreuzung der Gleise entfallen lassen	▪ Wohnweg wird öffentlich genutzt
▪ HST ist für Schüler gut	
Variante 2.1	
▪ Baumbestand bleibt	▪ KIGA Schutz
▪ Rasengleis	▪ Fahrleitung Höhenlage zu Grundstücken
Variante 2.2	
▪ Baumbestand bleibt	▪ Fahrleitung Höhenlage zu Grundstücken
▪ Rasengleis	▪ Haltestelle in Mittellage bei Verzicht auf Gleiskreuzung
▪ KIGA Schutz	

Hinweise/Informationen der Stationsbetreuer
- Standteilnehmer eher „gegen“ die Tram „wird keiner nutzen“, „mache Photos davon“ …. etc. - Radwege möglichst klein auf einer Straßenseite der Berliner Heer Str., um Platz zu sparen - viel Grün, Rasengleis, durch Baumbestand / Sträucher Trasse optisch/schalltechnisch „verstecken“

Ergebnisse Station 4:

Moderation: Dirk Fischer [Braunschweiger Verkehrs-GmbH], Kevin Basse [B/M Consult]

Allgemeine Hinweise	
▪ Bedenken bzgl. Lärmentwicklung	
Variante 1.1	
▪	
Variante 1.2	
▪ Parkplatz Blumenladen fehlt!	▪ Parkflächen fehlen
▪ Schulwegesicherheit! (Grundschule)	
Variante 1.3	
▪ Haltestellenfläche groß genug für Schülermengen	▪ Linksverkehr bis Ende
▪ Eingleisige Lösung in der Berliner Heerstr.	▪ Kombinierter Geh-/Radweg ausreichend!
▪ 90cm – Sicherheitsstreifen neben bes. Bahnkörper unnötig	▪ Einfahrt Hotel sichern!
Variante 2.1	
▪ Parkflächen für Kindergarten	▪ Sicherung der Gleistrasse in Bereich Kita
Variante 2.2	
▪ Parkflächen für Kindergarten	▪ Sicherung der Gleistrasse in Bereich Kita
Hinweise/Informationen der Stationsbetreuer	
Mit „Linksverkehr bis Ende“ ist gemeint, dass der Linksverkehr bis zur Wendeschleife beibehalten werden soll -> Wegfall eines Gleiskreuzes! (geringere Kosten und Wartungsaufwand)	

Ergebnisse Station 5:

Moderation: Eberhard Ruske [Stadt Braunschweig], Julia Retzlaff [Braunschweiger Verkehrs-GmbH]

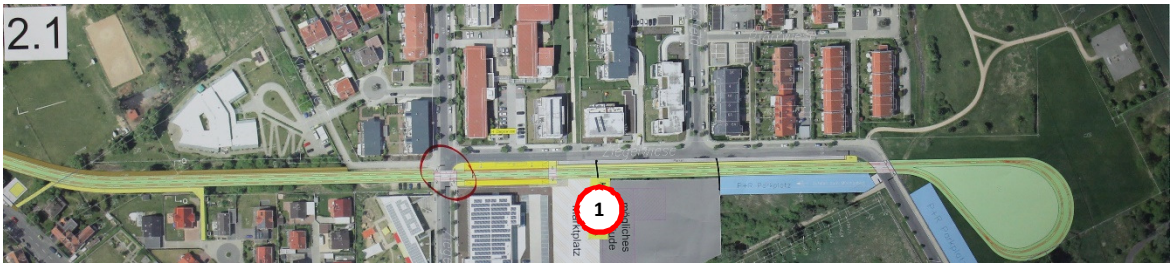
Allgemeine Hinweise	
▪ Variante 1.4? Straßenbündig nicht gleich ausschließen. Aber Befürchtung, dass Fahrzeiten unzuverlässig werden → genaue Gegenüberstellung gewünscht. Inklusive Räumzeiten	

Variante 1.1	
▪ Rückbau Tankstelle **(1)**	

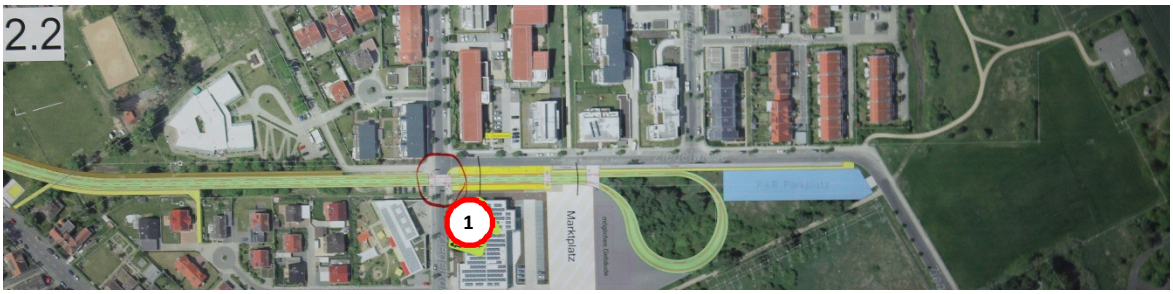
Variante 1.2	
▪	

Variante 1.3	
▪ Gefahr durch unerwarteten Linksverkehr? Fußgänger Radfahrer	▪ Vorteil Haltestelle Unterdorf für Schüler (kein Straßenwechsel)
▪ Neuer Privatweg Unterdorf/Berliner Straße → ist Weg breit genug und nutzbar für Anwohner?	▪ Planungsvariabilität vorhalten. Falls Anwohner neuer Privatwege nicht mitziehen
▪ Straße auf Gebiet Remenhof verschwenken	▪ ↯Linksabbiegen; Ampelschaltung verkehrsmengenanhängig! (1)

Variante 2.1	
▪ Haltestelle verschwenken **(1)**	



Variante 2.2	
▪ Haltestelle weiter nach Nord verschieben weg von Kreuzung und Kindergarten!	▪ ↯ Haltestelle so weit wie möglich von der Kreuzung verschieben **(1)**



Ergebnisse Station 6:

Moderation: Michael Walter [Stadt Braunschweig], Detlef Pottgießer [Stadt Braunschweig]

Allgemeine Hinweise	
▪	

Variante 1.1	
▪ Eingleisige Führung nochmals prüfen	

Variante 1.2	
▪ Mehr Grunderwerb möglich?	

Variante 1.3	
▪ Geräusche bei der Kreuzung der Schienen	▪ Erfahrungswerte zur Gleiskreuzung?
▪ Schallschutz ist wichtig	▪ Änderung Reinigungspflicht der Anlieger?
▪ Wo stehen die Maststandorte Fahrleitung?	▪ Gleiskreuzung vor die Kreuzung verlegen

Variante 2.1	
▪ Schallschutz („grün“) entlang Trasse (erhalten)	▪ Gefälle befahrbar?
▪ Lärm in der Wendeschleife (Klimaanlage)	

Variante 2.2	
▪ Baumbestand erhalten in der Wendeschleife	▪ Schafbade erhalten
▪ Hinweis: vermutete Burg in der Wendeschleife	▪ Entfall des 2. Gleiskreuzes (Linksverkehr) möglich?

Ergebnisse Station 7:

Moderation: Ina Zimmermann [Stadt Braunschweig], Ulrich Reinhardt [B/M Consult]

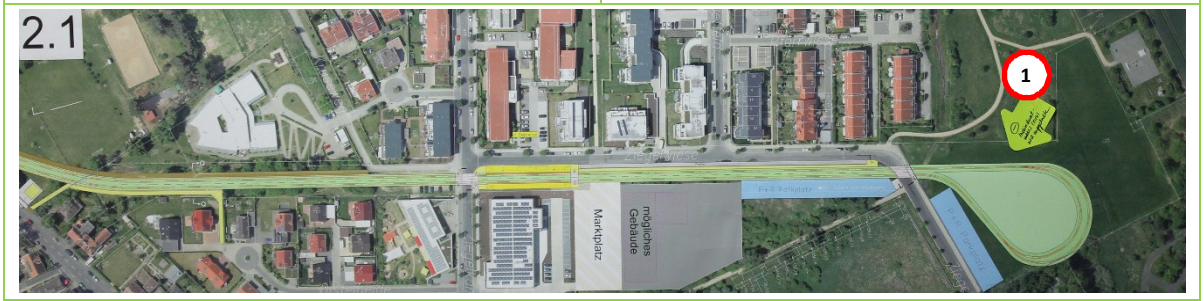
Allgemeine Hinweise	
▪	
Variante 1.1	
▪ Haltestelle für „Real“ Besucher unattraktiv **(1)**	▪ Zufahrt schlechter erreichbar **(2)**
▪ Stark frequentiert 7:00 Uhr bis 8:30 Uhr SA & SE (3)	

Hinweise/Informationen der Stationsbetreuer
Zu (2): Grundstückzufahrten Nordwest nur durch Wendefahrt am nördlichen Ende des Bes. Bahnkörpers möglich.

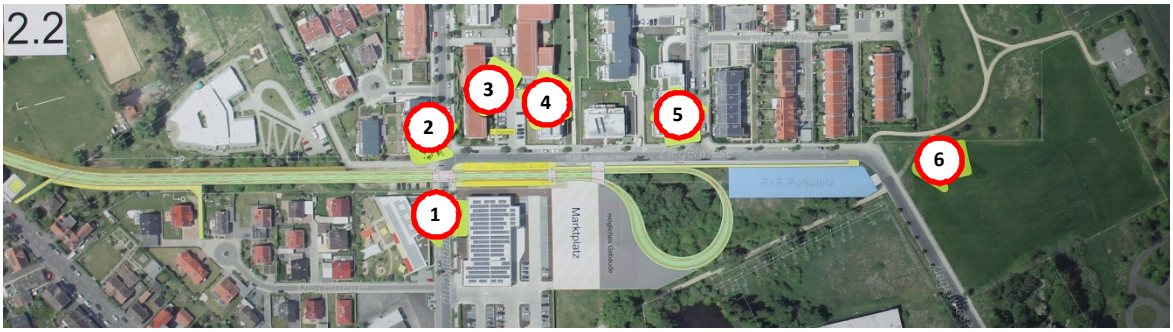
Variante 1.2	
▪ Zufahrt schlechter erreichbar **(1)**	▪ Wie erfolgt Überspannung *(Fahrleitungsaufhängung)*? - Mittelmast - Doppelmast **(2)**
▪ Baumpflanzungen/ Gestaltungskriterien **(3)**	▪ Kreuzungsbereich unübersichtlich **(4)**
▪ Kein flüssiger Verkehr **(5)**	▪ Nachteil für Schüler **(6)**

Hinweise/Informationen der Stationsbetreuer	
Zu (3) Wird eine Gestaltungsplanung, vergleichbar anderer Stadteinfahrten erfolgen ? Zu (4) Wegeführung und Signalisierung eindeutig planen. Zu (5) Kein guter Verkehrsfluss für IV stadteinwärts im Fall Stadtbahnhalt -> Forderung Bes. Bahnkörper Zu (6) Haltestellenlage stadtauswärts nachteilig für Schüler; Weg und Straßenquerung	
Variante 1.3	
▪ Konfliktpunkt mit Fahrrad und Bahn **(1)**	▪ Zusätzliche Absicherung für Kinder → Geländer? **(2)**
▪ Ampelführung positiv **(3)**	▪ Farbgebung des Fußweges **(4)**
▪ Ausgelagerte Kreuzung positiv **(5)**	

Hinweise/Informationen der Stationsbetreuer	
Zu (2) Zusätzliche Sicherung für junge Schüler durch Geländer zwischen Stadtbahn stadteinwärts und Gehweg Zu (4) Sicherung des Gehweges durch zusätzliche Farbgebung im Bereich des Schulwegs	
Variante 2.1	
▪ Individualverkehr wird aufgehalten **(1)**	



Variante 2.2	
▪ Kindergarten **(1)**	▪ Details zum Überblick „besondere Signalisierung“ **(2)**
▪ Wohnheim **(3)**	▪ geringe Geschwindigkeit **(4)**
▪ Schallschutzwand? **(5)**	▪ Bau und Dimensionierung P+R zusammen mit Schleife **(6)**



Hinweise/Informationen der Stationsbetreuer
Zu (1-3) Bahnübergang muss übersichtlich und sicher gestaltet werden, da Altenwohnheim und Kindergarten für vermehrte Querung von Kinder und älteren Menschen sorgt.

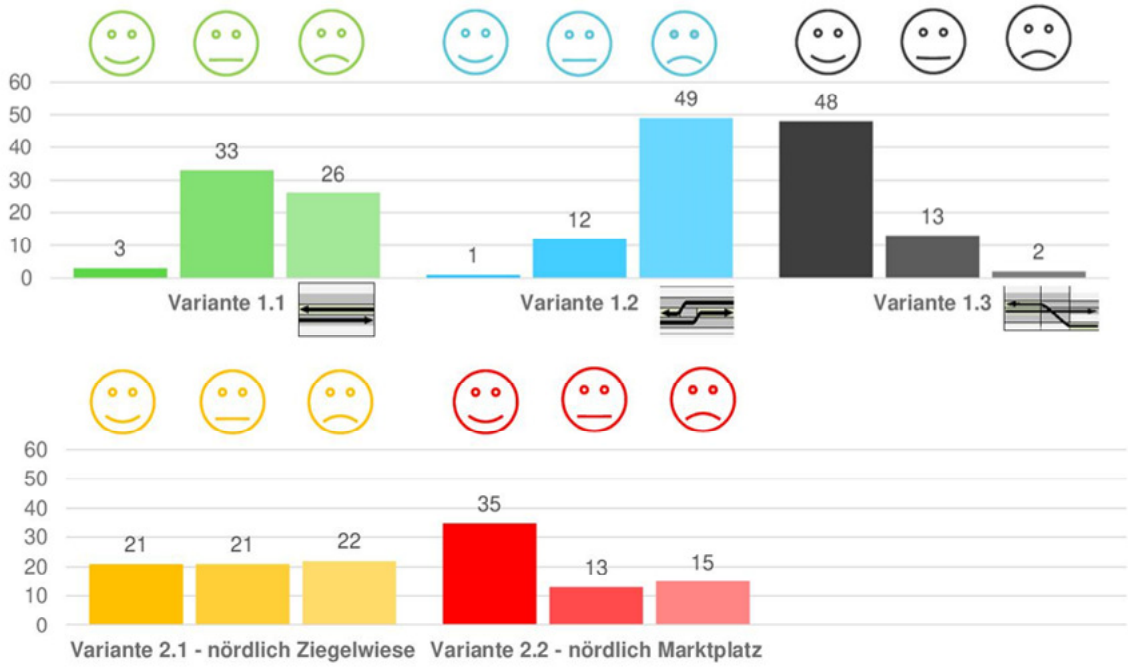
Ergebnisse Station 8:

Moderation: Elke Rasch-Schulz [Stadt Braunschweig], Andreas Rade [Stadt Braunschweig]

Allgemeine Hinweise	
▪ Zweirichtungsradweg nur auf einer Straßenseite anbieten	
Variante 1.1	
▪ Fußgängerquerung anbieten **(1)**	
Variante 1.2	
▪ Radweg in Gegenrichtung (Nordseite) freigeben (Zu Unterdorf und Am Remenhof)	▪ Schulweg zur IGS sicher gestalten
▪ Berliner Heerstraße Nr. 18 und 19 → Grundstückseingriffe verringern	▪ Zufahrt zu Wohnhäusern **(1)**
▪ Grundstückszufahrten berücksichtigen **(2)**	▪ Schulweg IGS Geh-/ Radweg bis Am Sportplatz ausbauen **(3)**
▪ Hinweis: Straße für Schüler nicht sicher! **(4)**	
Hinweise/Informationen der Stationsbetreuer	
Die in Variante 1.2 vorgetragenen Anregungen gelten auch für die Varianten 1.1 und 1.3.	
Variante 1.3	
▪ 2 x H straßenbündig (Behinderung MIV)	▪ gegen Gleiskreuzung hier wegen Lärm **(1)**
Variante 2.1	
▪ Nahversorger hätte mehr Platz (am Marktplatz)	
Variante 2.2	
▪	
Hinweise/Informationen der Stationsbetreuer	
Die Variante 2.2 wird kritisch gesehen, da Wunsch nach einem weiteren Nahversorger nördlich des Marktplatzes besteht und die verbleibende Fläche zu klein dafür beurteilt wird.	

Ergebnisse Station 9:

Moderation: Philip Brandes [Braunschweiger Verkehrs-GmbH], Mirko Petzke [Stadt Braunschweig]

Allgemeine Hinweise	
▪	
Variante 1.1	
▪ Südlicher Geh-/Radweg als Kombinationsweg um Platz zu sparen?	
Variante 1.2	
▪ Umgang mit Stau im KFZ-Verkehr?	Südlicher Geh-/Radweg als Kombinationsweg um Platz zu sparen?
Variante 1.3	
▪ Wie gestaltet sich der Übergang Gehweg-Stadtbahn	▪ Höhenunterschied bzw. Abgrenzung zw. Haltestelle und Wohnweg?
▪ Ungünstiger Winkel für Kreuzung Radweg – Stadtbahn **(1)**	▪ Radwegführung? **(2)**
▪ Südlicher Geh-/Radweg als Kombinationsweg um Platz zu sparen?	▪
Variante 2.1	
▪ Ziegelwiese als komb. Wartefläche für Bus und Bahn?	▪
Variante 2.2	
▪ Ziegelwiese als komb. Wartefläche für Bus und Bahn?	▪ 2.2 Mehr betroffene Anwohner an der Wendeschleife (Lärm) ▪ Positiv: ökologisch sinnvoller als 2.1
▪ Haltestelle nördl. -> verschieben **(1)**	

Zusammenfassende Darstellung des Meinungsbildes