

# 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

## Ergebnisprotokoll

### Ablauf

1. Begrüßung / Vorstellung der Beteiligten, Ablauf und Ziele
2. Information: Stadtbahnausbaukonzept Teilprojekt Volkmarode inklusive Ergebnissen der Bewertung und Darstellung der Varianten
3. Diskussion
4. Zusammenfassung
5. Meinungsbildabfrage zur individuellen Positionierung
6. Ausblick und Feedback

### Moderation und Protokoll

Dieter Frauenholz, Elena Rautland, Anna Hachmöller, Julian Gick (KoRiS)

### Anlagen zum Protokoll

- Präsentation und Pläne zu den Varianten siehe [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de)
- Ergebnisse Planungsstationen (Fragen und Anregungen aus der Diskussion)

## 1 Begrüßung

### Grußworte

[Klaus Benschmidt, Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr der Stadt Braunschweig]

[Jörg Reincke, Geschäftsführer Braunschweiger Verkehrs-GmbH]

### Vorstellung der Beteiligten, Ablauf und Ziele

[Dieter Frauenholz, KoRiS]

- Siehe Präsentation unter [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de) (Folien 4-7)

Zum dritten Bürgerworkshop Volkmarode sind über 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer in der IGS Volkmarode zusammengekommen. Etwa zwei Drittel der Anwesenden waren bereits auf einem der ersten beiden Workshops. Etwa 20 Anwesende sind direkte Anlieger der Trasse entlang der Berliner Heerstraße und knapp drei Viertel aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer wohnen in Volkmarode.

Im dritten Bürgerworkshop wird einführend ein Rückblick auf die bisherigen Workshops gegeben und die Ergebnisse der Bewertungen sowie zu diskutierende Variante für die Ausgestaltung der Stadtbahnverlängerung werden präsentiert. Anschließend werden die Varianten in Gruppen an neun Dialogstationen intensiv diskutiert. Die Einschätzungen der Gruppen werden am Ende der Veranstaltung durch ein Meinungsbild ergänzt, bei dem alle Teilnehmenden die Möglichkeit haben, individuell ihre Einstufung der Varianten auf einer dreistufigen Skala (gut, mittel, schlecht) mitzuteilen.

## 2 Information: Stadtbahnausbaukonzept Teilprojekt Volkmarode inklusive Ergebnissen der Bewertung und Darstellung der Varianten

[Michael Walther, Stadt Braunschweig, Elke Rasch-Schulz, Stadt Braunschweig]

### Das Stadtbahnausbauprojekt und bisherige Workshops Folien 7-10

Das Teilprojekt Volkmarode Nord im Rahmen des Stadtbahnausbaukonzeptes besteht aus der Stadtbahnverlängerung vom Ortseingang Volkmarode nach Volkmarode Nord. Auch der Bau einer neuen Wendeschleife im Bereich des Knotenpunktes Berliner Straße / Querumer Straße in Gliesmarode gehört zu diesem Teilprojekt. Heute ist das Thema der Stadtbahnausbau in Volkmarode, für die Wendeschleife Gliesmarode findet ein zusätzlicher Workshop nach den Sommerferien im Begegnungszentrum Gliesmarode statt.

In der Auftaktveranstaltung am 7. Dezember 2017 zum Stadtbahnausbau Volkmarode wurden erste Anregungen und Fragen der Bürgerinnen und Bürger gesammelt sowie Vorschläge für die Trassenführung entwickelt. Im Nachgang des Workshops nahmen die Stadt Braunschweig, die Verkehrs-GmbH sowie das Ingenieurbüro B/M Consult eine eingehende fachliche Einschätzung der vorgeschlagenen Alternativtrassen vor. Die Ergebnisse wurden im zweiten Bürgerworkshop am 21. Februar 2018 vorgestellt, ergänzend wurde auf Fragen und Anregungen zu Verkehrsführung, Flächenbedarf und Schulwegen aus dem 1. Workshop eingegangen. Anschließend diskutieren die Beteiligten mögliche Gleisführungen und Haltestellenlagen für den präferierten Trassenverlauf entlang der Berliner Heerstraße.

Auf Basis der Ergebnisse aus dem 2. Workshop haben die Fachplaner verschiedene Varianten für die detailliertere Ausgestaltung der Trasse erarbeitet. Diese Varianten werden im dritten Workshop vorgestellt und diskutiert. In einer anschließenden Gruppenphase werden Vor- und Nachteile der Varianten diskutiert und Fragen und Anregungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufgenommen.

### Vorstellung der Varianten samt Wendeschleife

Die Trasse entlang der Berliner Heerstraße wird in zwei Abschnitte eingeteilt:

**Abschnitt 1:** Berliner Heerstraße von Moorhüttenweg bis östlich Remenhof

**Abschnitt 2:** auf Freihaltetrasse bis zur Wendeschleife

Für Abschnitt 1 werden drei Varianten (1.1. - 1.3) und für Abschnitt 2 zwei Varianten (2.1 und 2.2) zur Diskussion gestellt.

Skizzen aller Varianten sind unter [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de) verfügbar.



#### **Abschnitt 1 | Variante 1.1** Folien 13-20

Das stadteinwärts führende Gleis wird auf besonderem Bahnkörper in Straßenmitte geführt. Linksabbiegespuren liegen außerhalb der Stadtbahntrasse. In stadtauswärtiger Richtung fährt die Stadtbahn straßenbündig. Die Haltestelle Moorhüttenweg ist in der Variante östlich in etwa auf Höhe des Verkaufsgeländes in Mittellage vorgesehen.

Grundsätzlich ist die Ausgestaltung der Haltestelle abhängig von der Gleisführung vor und hinter der Haltestelle. Es ist nicht sinnvoll, eine Bahn von einem besonderen Bahnkörper auf die Fahrbahn zu führen, dort eine straßenbündige Haltestelle vorzusehen und anschließend wieder auf einen besonderen Bahnkörper zu wechseln. Die Gleisführung auf der Berliner Heerstraße hat daher großen Einfluss auf die Ausgestaltung der Haltestelle.

Eine möglichst westliche Lage der Haltestelle wird angestrebt, um den Abstand zur Haltestelle Moorhüttenweg zu verringern. Stadteinwärts verläuft in dieser Variante das Gleis auf besonderem Bahnkörper, die Haltestelle ist ebenfalls auf besonderem Bahnkörper hier in Mittellage vorgesehen. Das ist platzsparender und erzeugt geringeren Eingriff in das Gelände des Remenhofs.

Die Haltestelle Unterdorf ist stadtauswärts straßenbündig im westlichen Bereich vorgesehen.

#### **Abschnitt 1 | Variante 1.2** Folien 21-28

Die Variante 1.2 verläuft in beiden Fahrtrichtungen teilweise auf besonderem Bahnkörper, teilweise straßenbündig. Sie weist einen hohen Anteil straßenbündiger Führung stadteinwärts auf. Im Bereich der Haltestelle Moorhüttenweg ist diese Variante identisch Variante 1.1, auch hier wird die in Mittellage geplante Haltestelle Richtung östlich platziert. Stadteinwärts erfolgt eine straßenbündige Führung bis zur Höhe Finkenamp, anschließend geht es weiter auf besonderem Bahnkörper. Stadtauswärts verläuft das Gleis zunächst straßenbündig und verschwenkt hinter der Einmündung der Straße Im Remenfeld auf den besonderen Bahnkörper in Mittellage. Abbiegespuren können hier in Mittellage hintereinander angeordnet werden und tragen dazu bei, den Grunderwerbsbedarf zu reduzieren. Die Haltestelle Unterdorf ist stadtauswärts östlich des Remenhofes nördlich der Berliner Heerstraße auf besonderem Bahnkörper vorgesehen. Die Haltestelle stadteinwärts ist westlich der Einfahrt zum Remen- hof straßenbündig vorgesehen.

#### **Abschnitt 1 | Problemstellung Varianten 1.1 und 1.2** Folien 29-31

Die Varianten 1.1 und 1.2 sehen einen besonderen Bahnkörper in Mittellage vor. Dieser darf nicht mit Kraftfahrzeugen befahren werden. Daher ist die ursprünglich vorgesehene Fahrbahnbreite von 3,5 m nicht ausreichen, weil bei Blockaden durch Müllabfuhr, Anlieferungen oder Pannenfahrzeugen (Havariefall) keine Vorbeifahrt möglich wäre. Umsetzbar wären die Varianten 1.1 und 1.2 nur mit einer Verbreiterung der Fahrbahn auf 5 m, wodurch sich ein höherer Flächenbedarf und ein höherer Bedarf für Grunderwerb ergibt. Damit wäre eine Vorbeifahrt an haltenden Fahrzeugen möglich. Dieses führt jedoch zu ca. 3 m zusätzlichem Grunderwerb, dort wo bisher kein Grunderwerb erforderlich war.

In dem Bereich der Abbiegespuren würde der Eingriff in die Grundstücke auf der Südseite in der Summe sogar bis zu ca. 7 m betragen. In den Plänen ist der für diese Varianten erforderliche Flächenbedarf in Form einer magentafarbenen Linie eingetragen.

#### **Abschnitt 1 | Variante 1.3** Folien 32-41

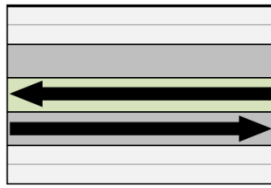
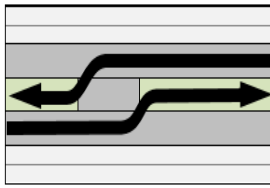
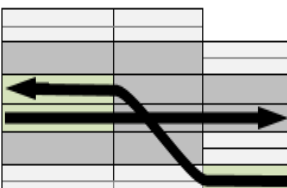
Variante 1.3 greift eine Anregung aus den vorherigen Workshops auf, den besonderen Bahnkörper stadteinwärts auf die Südseite zu legen. Sie sieht eine straßenbündige Führung des stadtauswärts führenden Gleises vor, während das stadteinwärts führende Gleis südlich der Straße auf besonderem Bahnkörper geführt wird. Die Gleise kreuzen sich westlich der Haltestelle Moorhüttenweg und östlich der Haltestelle Unterdorf. Beide Haltestellen können in Mittellage für beide Fahrtrichtungen gemeinsam angeordnet werden. Für die Zufahrten zu angrenzenden Grundstücken ist an der Haltestelle Unterdorf ein Wohnweg vorgesehen, der auch von Radfahrern und Fußgängern genutzt werden kann.

**Abschnitt 1 | Ergebnisse der Bewertung der Varianten 1.1, 1.2 und 1.3** Folien 44 und 45

Die drei Varianten wurden anhand einer Bewertungsmatrix geprüft, diese berücksichtigt die Belange aus den Bereichen Fahrgäste, Betrieb, Kommune, Anlieger und Allgemeinheit zusammen. Bei der Betrachtung der drei Varianten erhält die Variante 1.3 mit 54 Punkten die höchste Punktzahl, da sie am besten den Stadtbahnverkehr ohne verkehrliche Beeinträchtigungen und mit geringstmöglichem Grunderwerb ermöglicht.

→ Ausführliche Bewertungsmatrix siehe unter [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de)

**Gegenüberstellung der Varianten im Abschnitt 1**

Variante	1.1	1.2	1.3
<b>Fahrstreifenbreite</b>	5 m	5 m	3,50 m
<b>stadteinwärts</b>	Gleis Mittellage	Gleis Mittellage und straßenbündig	Gleis auf der Südseite
<b>stadtauswärts</b>	straßenbündig in der Fahrbahn	straßenbündig und Gleis Mittellage	straßenbündig in der Fahrbahn
<b>Symbol</b>			

**Abschnitt 2 | auf Freihaltetrasse bis Ziegelkamp** Folie 48

Im Abschnitt 2 ist der Trassenverlauf auf der im Bebauungsplan VO40 vorgesehenen Trasse bis zum Ziegelkamp in beiden Varianten gleich ausgestaltet. Die Planung berücksichtigt die Anregungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der vorherigen Workshops bezüglich der Wegeverbindungen. Entlang der Trasse ist auf Westseite ein durchgängiger kombinierter Geh-/Radweg bis zum Kruseweg vorgesehen, während auf der Ostseite ein Gehweg die Berliner Heerstraße mit der Distelheide verbindet.

**Abschnitt 2 | Variante 2.1** Folie 50

In der Variante 2.1 wird die Wendeschleife nördlich der Ziegelwiese verortet, dies macht die Querung der Ziegelwiese erforderlich. Nachteilig ist hier die längere Strecke nach der letzten Haltestelle, die zu Kosten und Lärm führt, jedoch keinen Fahrgastnutzen mit sich bringt. Zudem wird Grunderwerb für die Schleife erforderlich sein. Die Anlage von P+R-Parkplätzen ist möglich. Die Zuwegung zum Marktplatz erfolgt in dieser Variante vom Ziegelkamp, die Zufahrt zum geplanten Gebäude von der Ziegelwiese über die P+R-Anlage.

**Abschnitt 2 | Variante 2.2** Folien 51

Bei einer Wendeschleife nördlich des geplanten Marktplatzes ist ebenfalls eine P+R-Anlage möglich. Die Zuwegung zum Marktplatz und zum Gebäude sind von der Ziegelwiese aus vorgesehen, die Wegeverbindungen bleiben aufrechterhalten. Die kurze Strecke führt zu geringeren Kosten, die Lärmbelastung für die nördlich gelegenen Gebäude ist geringer.

In die Ausgleichsmaßnahme wird, wenn überhaupt nur in geringem Umfang randlich eingegriffen, denn die Schleife ist hier im Bereich der im B-Plan ausgewiesenen Mischgebietsfläche vorgesehen. Ein kleineres Gebäude ist auf der verbliebenen Fläche weiterhin möglich.

## Abschnitt 2 | Ergebnisse der Bewertung der Varianten 2.1 und 2.2 Folien 53 und 54

Bei der Betrachtung beider Wendeschleifenvarianten anhand der oben erläuterten Bewertungsmatrix wird eine bessere Bewertung der Variante 2.2 deutlich. Beide Varianten haben aus Perspektive der Fahrgäste gleiche Erschließungspotenziale, für Variante 2.2 sprechen jedoch geringere Baukosten und weniger Lärmbeeinträchtigungen für die Wohngebiete. Zudem wird nur eine Straße gequert.

- Ausführliche Bewertungsmatrix siehe unter [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de)

## 3 Diskussion

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer verteilen sich entsprechend der Zuordnung per Zufallsverfahren auf neun Dialogstationen und diskutieren an allen Stationen alle fünf Varianten. Unterstützt werden sie dabei von den Fachplanerinnen und -planern der Stadt Braunschweig, der Braunschweiger Verkehrsgesellschaft und dem Ingenieurbüro B/M Consult, die als Moderatorinnen und Moderatoren fungieren. Für die zuvor vorgestellten fünf Planungsvarianten hat die Verwaltung Darstellungen anhand von Luftbildern vorbereitet. Zu jeder Variante werden Fragen, Hinweise und erste Einschätzungen gesammelt und auf Moderationskarten bzw. als Einzeichnung in den Luftbildern festgehalten. Dabei werden die folgenden Leitfragen 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?

Gleichzeitig besteht für die Teilnehmerinnen und Teilnehmern an einer separaten Info-Station die Möglichkeit, sich über allgemeine Fragen und Hinweise mit Projektverantwortlichen auszutauschen.

- Ergebnisse der Gruppendiskussionen siehe Anlage 1 in separater Datei.
- Detailpläne zu den Vorschlägen der Stadtverwaltung Varianten siehe [www.stadt.bahn.plus.de](http://www.stadt.bahn.plus.de)

## 4 Zusammenfassung

[Dieter Frauenholz, KoRiS]

Die neun Gruppen diskutierten intensiv über die Varianten und sammelten viele Anregungen. Es konnten Fragen geklärt und Vor- und Nachteile zu den jeweiligen Varianten erörtert werden. Wesentliche Schwerpunktthemen der Gruppen waren:

- Sichere Wegeführung für Radfahrer und Fußgänger; Querungsoptionen und Lichtsignalanlagen
- Fahrradstellplätze, Ladesäulen für E-Mobilität
- Minderung von Schall- und Lärmemissionen z.B. durch lärmindernden Asphalt
- Flächeninanspruchnahme und Minimierung von Grunderwerb
- Einflüsse auf den motorisierten Individualverkehr: Einfahrt in Grundstücke, Rückstau, Parkplätze
- Erhaltung von Grünflächen

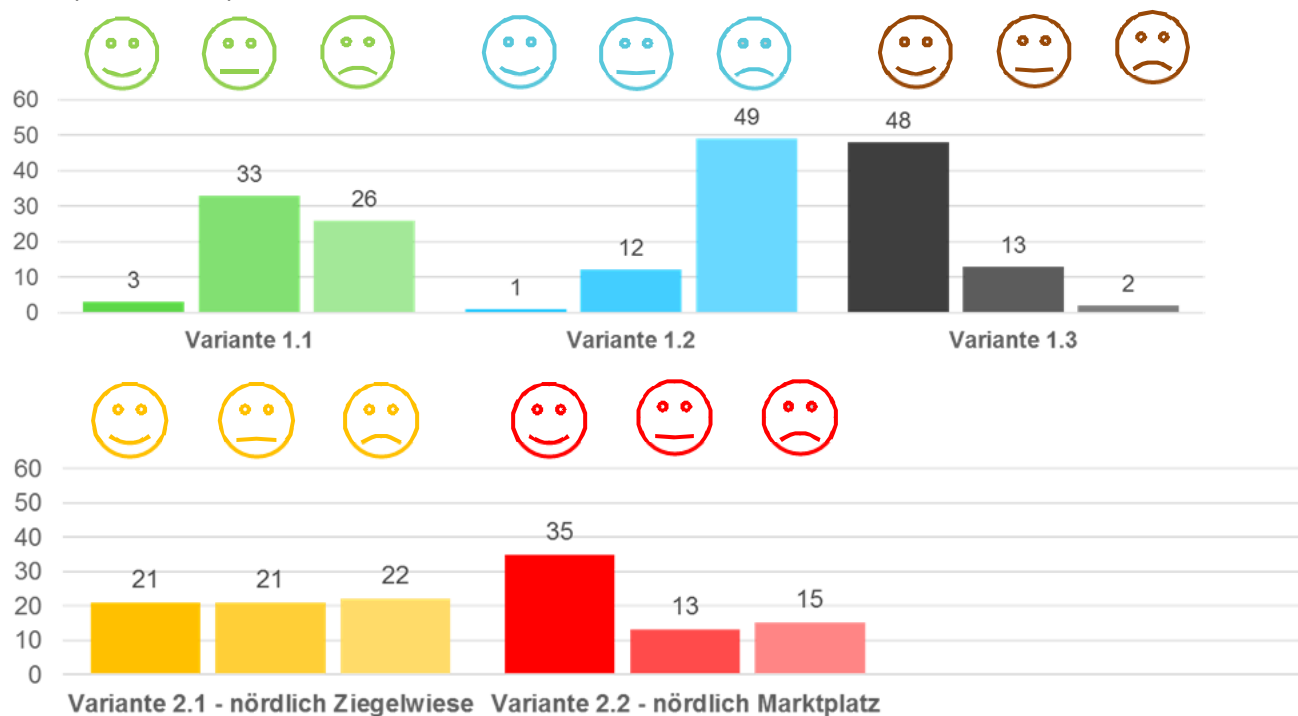
## 5 Meinungsbild zur individuellen Positionierung

[Albrecht Curland, Braunschweiger Verkehrs-GmbH]

Für ein Meinungsbild zu den fünf Varianten erhalten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer fünf farbige Klebepunkte, die den fünf Varianten zugeordnet sind. An aushängenden Postern mit einer Matrix können die Teilnehmerinnen und Teilnehmer somit jede Trassenkombination aus ihrer persönlichen Sicht bewerten:

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

Zu Abschnitt 1 ergibt sich ein klares Stimmungsbild: Variante 1.3 wird von den meisten positiv eingeschätzt, während die Variante 1.2 mehrheitlich negativ beurteilt wird. Die Variante 1.1 nehmen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eher als ausgewogen bzw. bis nachteilig wahr. Bezogen auf den 2. Abschnitt ist das Stimmungsbild weniger klar: während bei Variante 2.1 alle Bewertungen von gut bis schlecht gleichermaßen vertreten sind, wird die Variante 2.2 mit Lage der Wendeschleife nördlich des Marktplatzes eher positiv bewertet.



## 6 Ausblick

[Klaus Benscheidt, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de) (Folien 59-62)

Herr Benscheidt dankt für die rege Beteiligung und den wertvollen Anregungen beim dritten Bürgerworkshop in Volkmarode. Die Ergebnisse werden im Nachgang geprüft und fließen in die Entwicklung einer Vorzugstrasse ein. Diese wird in den politischen Gremien beraten und als Empfehlung dem Rat der Stadt Braunschweig vorgelegt. Nach Beschluss durch den Rat erfolgt die ausführliche Entwurfsplanung inklusive Kostenberechnung, Standardisierter Bewertung und Klärung der Fördermöglichkeiten.

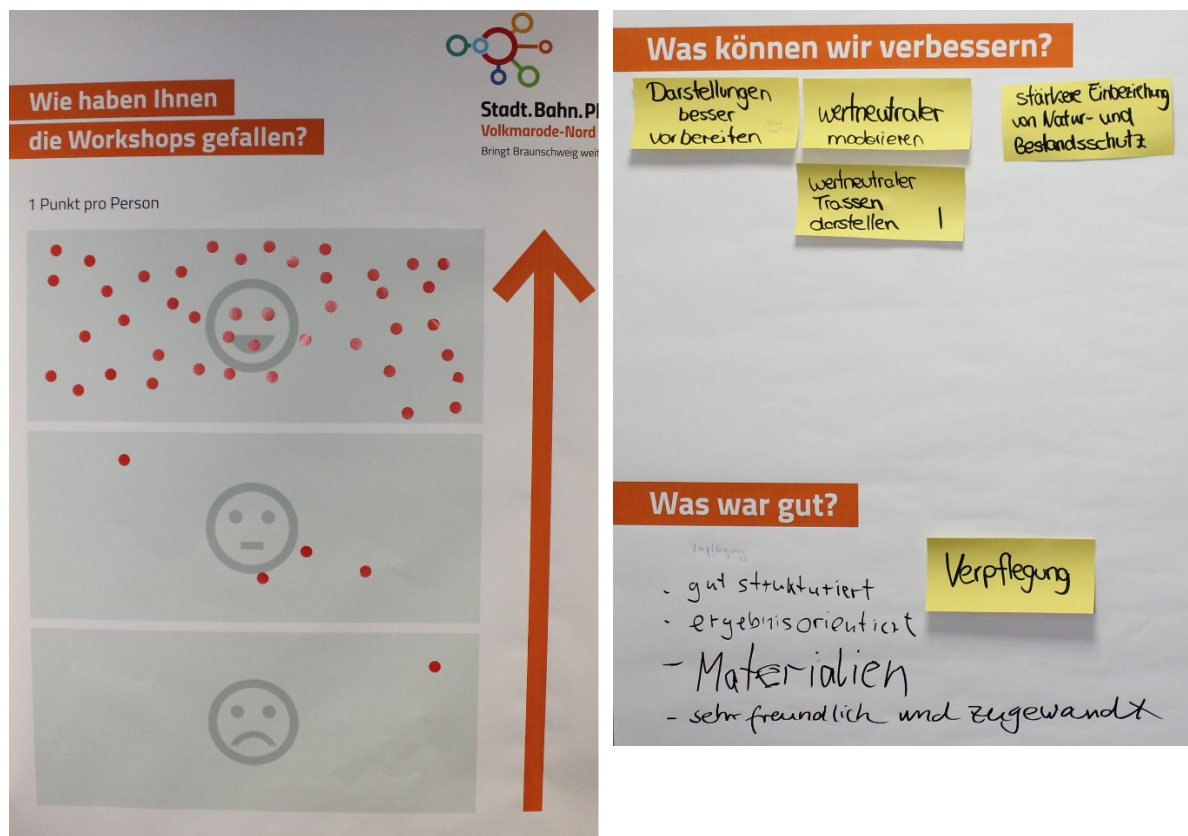
Nach erneuter Gremienbefassung kann voraussichtlich 2020 das Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, in dessen Rahmen die Pläne öffentlich ausgelegt werden. Ein Baustart für das Projekt Volkmarode kann nach Bewilligung der Förderung frühestens 2022 erfolgen.

Der Workshop zur Wendeschleife in Gliesmarode findet am 9. August im Begegnungszentrum Gliesmarode statt.

Kontinuierliche Informationen zum aktuellen Projektstand des Stadtbahnausbaus sind in Form von Newsletter, Pressemitteilungen und auf der Internetseite [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de) verfügbar.

## Feedback zum Beteiligungsverfahren

Zum Abschluss des Workshops nehmen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer das Angebot wahr, ein kurzes Feedback zu den Bürgerworkshops in Volkmarode zu geben. Sie positionieren sich auf einer Stimmungsskala (Foto) und geben inhaltliche Hinweise auf Moderationskarten zu den Fragen ‚Was können wir verbessern?‘ und ‚Was war gut?‘:



### Was können wir verbessern?

- Darstellungen besser vorbereiten
- wertneutraler moderieren
- wertneutraler Trassen darstellen
- stärkere Einbeziehung von Natur- und Bestandsschutz

### Was war gut?

- Verpflegung
- gut strukturiert
- ergebnisorientiert
- Materialien
- sehr freundlich und zugewandt