



Stadt.Bahn.Plus.
Volkmarode-Nord
 Bringt Braunschweig weiter!

Auswertung Trassenvarianten

Volkmarode

		Trassenvarianten Volkmarode Nord (Vorzugsvarianten Bürger teilweise modifiziert)		
		Abschnitt 1 - Gleisführung in der Berliner Heerstraße mit östlicher Haltestelle Moorhüttenweg		
Zielgruppe	Bewertungskriterien	1.1	1.2	1.3
1. Fahrgast Stadtbahn	1.1 Reisezeit	Reisezeit nach Fahrplan in allen Varianten gleich	Reisezeit nach Fahrplan in allen Varianten gleich	Reisezeit nach Fahrplan in allen Varianten gleich
	1.2 Pünktlichkeit			
	1.2.1 Auswirkungen von Behinderungen auf die Pünktlichkeit der Linie	straßenbündige Führung: 620 m stadtauswärts, stadteinwärts Besonderer Bahnkörper => Behinderungen wirken sich nur auf den recht kurzen folgenden Abschnitt stadtauswärts bis zur Endhaltestelle aus	4 straßenbündige Führung: 470 m stadteinwärts, 220 m stadtauswärts => größerer Anteil straßenbündig stadteinwärts, größeres Risiko bei Behinderungen für reibungslos geseitete Linienstrecke	2 straßenbündige Führung: 720 m stadtauswärts, stadteinwärts Besonderer Bahnkörper => Behinderungen wirken sich nur auf den recht kurzen folgenden Abschnitt stadtauswärts bis zur Endhaltestelle aus
	1.2.2 Konfliktpunkte Individualverkehr/Stadtbahn Stadtbahn/Stadtbahn	im straßenbündigen Bereich: 4 Zufahren nicht möglich - Linksabbiegen wegen besonderem Bahnkörper nicht möglich - Linksabbiegespur zur Tankstelle außerhalb Gleisränge => Pukführerschaft angestrebt => sehr geringes Konfliktpotential im straßenbündigen Abschnitt stadtauswärts bei Abbiegevorgängen => Pünktlichkeit gegeben	4 im straßenbündigen Bereich: 4 Zufahren nicht möglich - Linksabbiegen wegen besonderem Bahnkörper nicht möglich, bzw. sind dort Linksabbiegespuren vorhanden - Rückstau von Tankstelle durch Rechtsabbieger kann zur Behinderung der Bahn führen. - Rückstau vom Knoten Moorhüttenweg nicht ausgeschlossen. => Behinderungen der Pukführerschaft möglich => erhöhtes Konfliktpotential im straßenbündigen Abschnitt stadtauswärts durch Abbiegevorgänge und Rückstau. => Pünktlichkeit beeinträchtigt	2 im straßenbündigen Bereich: 4 Zufahren nicht möglich - BSVG: Linksabbiegen in Grundstücke auf Nordseite muss durch Fahrbahnmarkierung unterbunden werden! => Zufahren nicht möglich - Rechtsabbieger in Finkenring behindert die stadtauswärts fahrende Bahn bei Änderung durch die stadteinwärts fahrende Bahn => Anordnung einer kurzen Rechtsabbiegespur soll geprüft werden => Pukführerschaft angestrebt => geringes Konfliktpotential im straßenbündigen Abschnitt stadtauswärts da Linksabbiegeverbot. - zweimaliger Eigenkreuzung Bahn => geringes Konfliktpotential => Pünktlichkeit beeinträchtigt
	1.3 Schwellen - Querungen / Sicherheit	Anfahrt Querung 1 Nebenstraße, Abfahrt Querung 1 Fahrstreifen Hauptstraße	3 Anfahrt Querung 2 Fahrstreifen Hauptstraße, Abfahrt Querung 2 Fahrstreifen Hauptstraße	1 keine Straßenquerungen, nur Wohnweg
1.4 Haltestellen - Erreichbarkeit (Entfernung Haltestellen), Aufenthaltsqualität	3 x Insel und 1 x Fahrbahnrand	2 x Insel und 1 x Fahrbahnrand, 1 x Insel, 2 x Fahrbahnrand, Haltestellenlage ungünstig	4 x Fahrbahnrand	
20	Summe Fahrgast Stadtbahn	65%	40%	75%
2. Betrieb Stadtbahn	2.1 Betriebskosten (für Fahrzeuge, Personal, Infrastrukturunterhaltung etc.)	Betriebskosten Personal gleich, mittlerer Anteil straßenbündig => mittlere Instandhaltungsaufwendungen, mittlerer Anteil besonderer Bahnkörper	3 Betriebskosten Personal gleich, höherer Anteil straßenbündig => höhere Instandhaltungsaufwendungen, höherer Anteil straßenbündiger Bahnkörper (beide Richtungen zwischen Finkenring und im Remerhof)	2 Betriebskosten Personal gleich, mittlerer Anteil straßenbündig => mittlere Instandhaltungsaufwendungen, mittlerer Anteil besonderer Bahnkörper
	2.2 Streckenqualität - Anteil besonderer / straßenbündiger Bahnkörper	in allen Varianten ähnlich	in allen Varianten ähnlich	in allen Varianten ähnlich
	10	Summe Betrieb Strab	60%	40%
3. Kommune	3.1 Investitionskosten	höhere Investitionskosten	2 höhere Investitionskosten	2 geringere Investitionskosten
	3.2 Fußgänger / Radfahrer - Anteil gemeinsamer Geh- / Radweg (Geh-/Radwegführung)	In einem Haltestellenbereich evtl. gemeinsamer Geh-/Radweg (Änderung denkbar)	4 Durchgehend getrennte Geh- und Radwege	3 In zwei Haltestellenbereichen gemeinsamer Geh-/Radweg (Änderung möglich), 2 x Gleisquerung
	3.3.1 MIV Behinderungen des durchgehenden Verkehrs	1 straßenbündige Haltestelle stadtauswärts (Schulerausgang morgens: leicht weniger Behinderungen) Keine Behinderungen durch Linksabbieger wg. Bes. Bahnkörper	3 1 straßenbündige Haltestelle stadteinwärts (Schulereinstieg Nachmittag -> Behinderungen) Keine Behinderungen durch Linksabbieger wg. Bes. Bahnkörper	3 2 straßenbündige Haltestellen stadtauswärts Behinderungen durch Linksabbieger
	3.3.2 MIV Erreichbarkeit der Grundstücke	Erreichbarkeit eingeschränkt, Umwege durch besonderen Bahnkörper in Mittelalage	2 Erreichbarkeit eingeschränkt, Umwege durch besonderen Bahnkörper in Mittelalage	3 Erreichbarkeit eingeschränkt, Umwege durch Linksabbiegeverbot, Linksabbiegen möglich
	3.3.3 Parkplätze	höhere Anzahl Parkplätze	2 geringere Anzahl Parkplätze	1 keine Parkplätze (ggf. Änderungen möglich -> geringe Anzahl) nicht relevant
25	Summe Kommune	52%	52%	52%
4. Anlieger	4.1 Grunderwerb	sehr großer Grunderwerb (2.700 m² + 1.900 m² Remerhof) durch breite Fahrbahnen	sehr großer Anteil Grunderwerb (2.000 m² + 2.700 m² Remerhof) durch breite Fahrbahnen	1 mittlerer Grunderwerb (1.000 m² + 2.100 m² Remerhof)
	4.2 Schall / Erschütterung	Schall Stadtbahn wegen straßenbündiger Führung laut. Aktiver Lärmschutz nahe am Stadtbahngleis nicht möglich. -> 1 Bauland	3 Stadtbahn: Großer Anteil straßenbündige Führung, zahlreiche Grunderwerbseingriffe, insbesondere im Norden (Mehrfamilienhäuser)	3 Schall Stadtbahn etwa gleich mit 1.1., Südseite besser, Nordseite wegen straßenbündigem Gleis schlechter, aber voraussichtlich weniger Schallräume zur Straße, dafür Mehrfamilienhäuser betroffen. Aktiver Lärmschutz für Südseite möglich.
	4.4 Trennwirkung von Quartieren	Besonderer Bahnkörper in Mittelalage hat Trennwirkung	1 Besonderer Bahnkörper in Mittelalage hat Trennwirkung	4 geringe optische Trennung, besonderer Bahnkörper einseitig in südlicher Seitenlage
	15	Summe Anlieger	33%	27%
5. Allgemeinheit	5.1 Beeinträchtigung des Landschaftsbildes (Flachsrotten, Ausgleichsfläche)	geringerer Eingriff im Grundstück Remerhof (1.650 m² (-)) Haltestelle (-) und Besonderer Bahnkörper in Mittelalage (-)	4 größerer Eingriff im Grundstück Remerhof (2.450 m² (-)), Haltestelle vor Remerhof (-) und Besonderer Bahnkörper in Mittelalage (-)	1 mittlerer Eingriff im Grundstück Remerhof (2.020 m²) nur leichte Verschwenkung, zurückhaltender Haltestellenbereich auf der Südseite
	5.2 Beeinträchtigungen für Boden, Wasser, Luft, Tiere, Pflanzen	größere Beeinträchtigung durch größere Versiegelung (-) & LSA (+)	2 größere Beeinträchtigung durch große Versiegelung (-) & LSA (+)	3 geringe Beeinträchtigung & LSA (+)
	5.3.1 Beeinträchtigung Kulturgüter (Denkmalschutz)	nicht relevant	nicht relevant	nicht relevant
	5.3.2 Integrierbarkeit in Stadträume (Berliner Heerstr.)	durch Bes. Bahnkörper in Mittelalage weniger gut integrierbar, Masten bedingt, Fahrlinien überspannen den gesamten Straßenraum	1 durch Bes. Bahnkörper in Mittelalage weniger gut integrierbar, Masten bedingt, Fahrlinien überspannen den gesamten Straßenraum	1 besser integrierbar, da Straßenquerschnitt gering gehalten wird, Masten bedingt, Fahrlinien überspannen den gesamten Straßenraum
	15	Summe Allgemeinheit	47%	27%
85	Summe 1.1	44	33	54
	Rang	2	3	1

		Abschnitt 2 - Lage Wendeschleife	
Zielgruppe	Bewertungskriterien	2.1	2.2
1. Fahrgast Stadtbahn	1.1 Reisezeit	kein Unterschied in den Varianten	kein Unterschied in den Varianten
	1.2 Pünktlichkeit (Konfliktpunkte IV/ÖV)	kein Unterschied in den Varianten	kein Unterschied in den Varianten
	1.3 Schwellen - Querungen / Sicherheit	kein Unterschied in den Varianten	kein Unterschied in den Varianten
	1.4 Haltestelle - Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität	kein Unterschied in den Varianten	kein Unterschied in den Varianten
	0	Summe Fahrgast Strab	0
2. Betrieb Stadtbahn	2.1 Betriebskosten (für Fahrzeuge, Personal, Infrastrukturunterhaltung etc.)	Leerfahrten auf längerer Strecke, Mehrkosten für Personal, Fahrzeug und Unterhaltung	2 Wendeschleife beginnt direkt im Anschluss HST
	2.2 Streckenqualität - Anteil besonderer / straßenbündiger Bahnkörper	kein relevanter Unterschied in den Varianten	kein relevanter Unterschied in den Varianten
	5	Summe Betrieb Strab	40%
3. Kommune	3.1 Investitionskosten	Längere Strecke, Grunderwerb	2 kurze Strecke, kein Grunderwerb
	3.2 Fußgänger / Radfahrer - Anteil gemeinsamer Geh- / Radweg	kein Unterschied in den Varianten	kein Unterschied in den Varianten
	3.3.1 MIV durchgehender Verkehr (Behinderungen)	eine Straßenquerung	2 zwei Straßenquerungen
	3.3.2 MIV Linksabbiegen in Grundstücke (Behinderungen)	kein Unterschied in den Varianten	kein Unterschied in den Varianten
	3.3.3 Parkplätze	kein relevanter Unterschied in den Varianten	kein relevanter Unterschied in den Varianten
3.4 Städtebauliche Impulse Siedlungserweiterungen	Eingriff in mögliche Baulandfläche	1 Eingriff in die Mischgebietsfläche	
15	Summe Kommune	33%	67%
4. Anlieger	4.1 Grunderwerb	Grunderwerb nördlich Ziegelwiese	3 kein Grunderwerb
	4.2 Schall / Erschütterung	längere Stadtbahnstrecke, mehr Betroffene	2 kürzere Stadtbahnstrecke, weniger Betroffene
	4.3 Bauzeit	längere Bauzeit	2 kürzere Bauzeit
	4.4 Trennwirkung von Quartieren	kein relevanter Unterschied in den Varianten	kein relevanter Unterschied in den Varianten
15	Summe Anlieger	47%	73%
5. Allgemeinheit	5.1 Beeinträchtigung des Landschaftsbildes (Flachsrotten, Ausgleichsfläche)	Flachsrotten und Ausgleichsfläche nicht betroffen	3 Flachsrotten nicht betroffen, Ausgleichsfläche evtl. sehr gering randlich, nähere Lage an Flachsrotten, Grün in der Schleife jedoch für das Landschaftsbild besser als das bislang vorgesehene Mischgebiet
	5.2 Beeinträchtigungen für Boden, Wasser, Luft, Tiere, Pflanzen	längere Stadtbahnstrecke	2 kürzere Stadtbahnstrecke
	5.3.1 Beeinträchtigung Kulturgüter (Denkmalschutz)	Eingriffe nur im Randbereich der Verdachtsfläche Burg Volkmarode	3 Eingriff in Verdachtsfläche Burg Volkmarode
	5.3.2 Integrierbarkeit in Stadträume (Marktplatz)	Marktplatz wird lediglich tangiert	4 Marktplatz wird tangiert Baulandbarkeit Mischgebietsfläche ist möglich, wird jedoch eingeschränkt
	20	Summe Allgemeinheit	60%
55	Gesamtsumme	26	35
	Rang	2	1