Stadtbahnausbau Stadt.Bahn.Plus

2. Bürgerworkshop Rautheim

Dienstag, 27.02.18, 18:00 bis 21:00 Uhr, Stadthalle Braunschweig

Stadt.Bahn.Plus.
Rautheim

Ergebnisprotokoll

Ablauf

1. Begrüßung
2. Information: Wo stehen wir?
3. Einführung: Zwischenergebnisse der fachlichen Bewertung
4. Planungsstationen: Diskussion der Trassenverläufe
5. Zusammenfassung und Zwischenfazit
6. Ausblick und Verabschiedung

Moderation und Protokoll

Karolin Thieleking, Julian David (KoRiS)

Anlagen zum Protokoll

→ Präsentation und Pläne zu den Trassenvarianten siehe www.stadt.bahn.plus.de

→ Ergebnisse Planungsstationen (Fragen und Anregungen aus der Diskussion)

1 Begrüßung

Grußworte

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

[Jörg Reincke, Geschäftsführer Braunschweiger Verkehrs-GmbH]

[Albrecht Curland, Gesamtprojektleiter Stadt.Bahn.Plus.]

Ablauf und Teilnehmende

[Karolin Thieleking, KoRiS]

Vorstellung der Teilnehmenden:

Mehr als die Hälfte der rund 150 Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben bereits am ersten Bürgerworkshop teilgenommen. Die Mehrzahl der Anlieger und Anwohner kommt aus Rautheim, etwas weniger aus Lindenberg. Einige Anwohner sind aus benachbarten Stadtteilen wie der Südstadt vertreten. Außerdem sind Vertreterinnen und Vertreter der Politik sowie aus Institutionen, Vereinen und Verbänden anwesend.

2 Information: Wo stehen wir?

[Karolin Thieleking, KoRiS]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folien 6 - 9)

Stand Ausbauprojekt Stadt.Bahn.Plus und Ziele Bürgerworkshops

Im Februar 2017 wurden Stadt und Verkehrs-GmbH beauftragt, das Zielnetz 2030 von Stadt.Bahn.Plus weiter zu planen. Die **Bürgerbeteiligung** für die Planung der ersten beiden Teilprojekte Rautheim/Lindenberg und Volkmarode-Nord mit Wendeschleife Gliesmarode ist im Dezember 2017 gestartet.

In Bürgerworkshops möchten Stadt und Verkehrs-GmbH die Bürgerinnen und Bürger in die Planung und Bewertung der möglichen Trassen einbeziehen. Im ersten Workshop für Lindenberg und Rautheim diskutierten zahlreiche Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit den Fachplanern die Vor- und Nachteile der Trassenvorschläge.

Im **heutigen zweiten Workshop** werden die Zwischenergebnisse der fachlichen Bewertung der Vorschläge aus dem ersten Workshops vorgestellt. Anschließend werden gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern Details zu den verbliebenen Untersuchungsvarianten betrachtet. Beispielsweise sollen Gleislagen und Positionen der Haltestellen diskutiert werden und es wird aufgenommen, was aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger für die weiteren Planungsschritte wichtig ist.

Der **dritte Bürgerworkshop** soll noch vor den Sommerferien stattfinden, so dass den politischen Gremien der Stadt Braunschweig im Sommer die Ergebnisse und Empfehlungen für die nächsten Planungsschritte vorgestellt werden können.

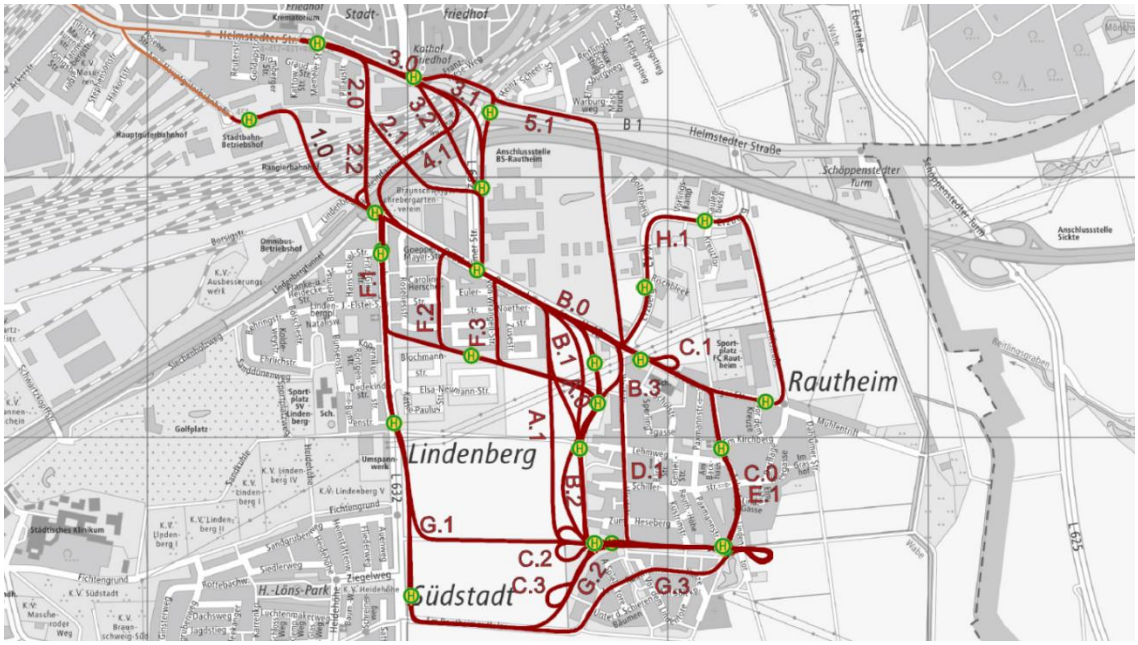
3 Einführung: Zwischenergebnisse der fachlichen Bewertung

[Jürgen Hofmann, BPR]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folien 10 - 41)

Vorschläge für die Trassenführung

Das Planungsbüro BPR hat zusammen mit Stadtverwaltung und Verkehrs-GmbH aus den Vorschlägen des ersten Workshops insgesamt 20 Untervarianten für mögliche Trassenführungen erarbeitet. Diese wurden in einem Variantenvergleich anschließend fachlich geprüft und bewertet:



Nachtrag/Ergänzung: Einige Vorschläge aus dem ersten Workshop wurden im Variantenvergleich aufgrund Ähnlichkeit mit anderen Trassen nicht betrachtet. Die Variante E.1 mit einer eingleisigen

Ringführung in Rautheim wurde ebenfalls nicht betrachtet, da sie aus betriebstechnischen Gründen nicht sinnvoll ist.

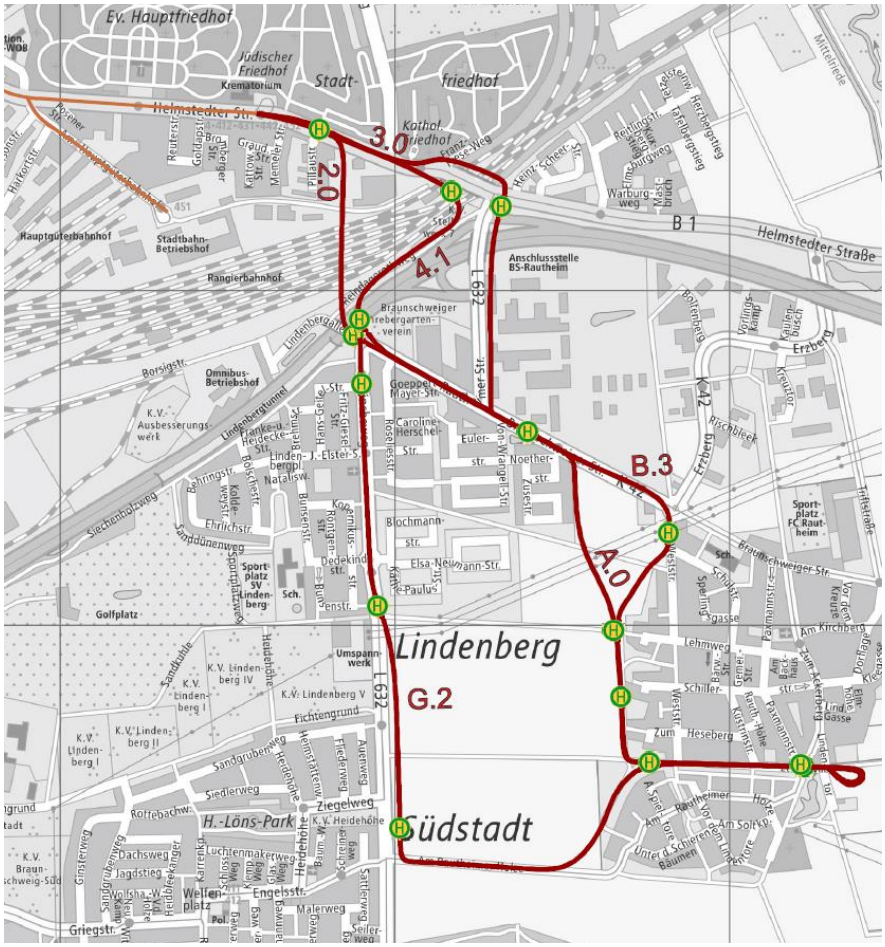
Bewertungskriterien und Untersuchungsvarianten

Die Bewertung erfolgte auf Grundlage eines erprobten und abgestimmten Kriterienkataloges nach Zielgruppen:

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 > 1)

Die jeweils drei am besten bewerteten Trassenvarianten für den Lindenberg und Rautheim sollen als Untersuchungsvarianten für die nächsten Planungsschritte weiterbetrachtet werden.



Die Ergebnisse des **Variantenvergleichs sind in je einer Bewertungsmatrix** für die Bereiche Lindenberg und Rautheim zusammengeführt.

→ Bewertungsmatrix: Auswertung Trassenvarianten Lindenberg und Rautheim siehe https://www.stadt-bahn-plus.de/projekte/rautheimlindenberg/#c672

Erläuterungen: Die drei möglichen Trassen im **Bereich Lindenberg** führen alle am Hauptfriedhof vorbei, der somit durch die Stadtbahn angebunden bleibt. Die Varianten im Detail:

- Variante 2.0 biegt von der Helmstedter Straße bereits am Autohaus Dürkop ab und quert in südlicher Richtung die Gleisanlagen der Deutschen Bahn.
- Variante 3.0 dagegen folgt der Helmstedter Straße weiter nach Osten, bindet dort die Mastbruchsiedlung mit an und führt direkt am Neubaugebiet Heinrich der Löwe vorbei in Richtung Süden.
- Variante 4.1 kreuzt die Bahnanlagen ebenfalls im Bereich der heutigen Brücke und führt dann parallel zum Ringgleis südwestlich zur Einmündung Rautheimer Straße/Möncheweg.

Im **Bereich Rautheim** verlaufen die Varianten wie folgt:

- Die Varianten A.0 und B.3 führen beide über die Braunschweiger Straße und verlaufen südwärts auf der Straße Zur Wabe, wo sie östlich in einer Wendeschleife enden. Nur die Variante B.3 wird über den Knoten Braunschweiger Straße-Weststraße geführt.
- Die Variante G.2 verläuft über den Möncheweg und mündet von Westen her in die Straße Zur Wabe.

4 Planungsstationen: Diskussion der Trassenverläufe

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer teilen sich in acht zufällig zusammengesetzte und moderierte Kleingruppen auf und sammeln Fragen, Hinweise und Einschätzungen zu den verbliebenen Untersuchungsvarianten. Die Kleingruppen diskutieren parallel die gleichen Trassenvorschläge anhand folgender Fragestellungen:

- Wo sollen Stadtbahngleise oder Haltestellen liegen, was ist zu beachten?
- Welche Hinweise und Anregungen haben Sie zu den verbliebenen Untersuchungsvarianten?
- Welche Kombinationsmöglichkeiten der Untersuchungsvarianten gibt es?

→ Ergebnisse Planungsstationen siehe separate Anlage

→ Detailpläne zu den Varianten siehe https://www.stadt-bahn-plus.de/projekte/rautheimlindenberg/#c672

5 Zusammenfassung und Zwischenfazit

[Karolin Thieleking, KoRiS KoRiS]

Die Kleingruppen haben intensiv auf **Grundlage der Detailpläne die Untersuchungsvarianten** diskutiert. Wichtig war allen Gruppen eine gute Erschließungswirkung der Trassen. Außerdem wurden die Lage der Gleise genauer betrachtet sowie mögliche Konflikte und Schwierigkeiten u.a. mit dem KfZ-Verkehr erarbeitet. Insgesamt konnten weitere Vor- und Nachteile zu den Varianten gesammelt werden. Die meisten Gruppen haben zum Abschluss der Dialogphase ein Stimmungsbild eingeholt, welche Varianten ihrer Meinung nach weiter zu betrachten sind.

An den Planungsstationen waren **wichtige Themen und Anliegen**:

- Gute Erschließung der Wohn- und Gewerbegebiete sowie besonderer Einrichtungen: Häufig diskutiert wurde beispielsweise die Anbindung des Katholischen Friedhofs und der Mastbruch-Siedlung. In dem Zuge gab es zahlreiche Hinweise zur Lage der Haltestellen.
- Auswirkungen auf die direkt betroffenen Anlieger und Anwohner der Trassen: Intensiv betrachtet wurden die Kurvenradien einzelner Varianten sowie Möglichkeiten zum Schallschutz und zur Minimierung von Lärm und Erschütterungen.

- Führung der Stadtbahntrasse zusammen mit anderen Verkehrsteilnehmern: In Bezug auf den Autoverkehr gab es einen regen Austausch zu den Verkehrsknoten an der Autobahn-Anschlussstelle sowie an Rautheimer und Braunschweiger Straße. Ebenso wichtig war die Führung der Rad- und Gehwege.
- Einige Teilnehmer nutzen die zusätzlichen Informationsangebote und betrachteten das gesamte Liniennetz einschließlich der Busse.

Zum jetzigen Zeitpunkt ergeben sich für einige **Untersuchungsvarianten erste Tendenzen**, für andere ein ausgewogenes Bild der **Vor- und Nachteile**. Die Einschätzungen zu den einzelnen Trassen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Erste Tendenzen für die Trassenführung im **Bereich Lindenberg**:

- Variante 4.1 wurde in den Diskussionen häufig als besonders interessant bewertet. Anders als Variante 3.0 umfährt sie die Autobahn-Anschlussstelle, bindet die Mastbruchsiedlung aber fast genauso gut mit an.
- Für die Variante 2.0 sprechen mögliche Vorteile für Fußgänger und Radfahrer, allerdings sei die Länge der benötigten Brücke kritisch zu bewerten. Hier seien bautechnische Schwierigkeiten sowie hohe Kosten zu erwarten. Ob die Querungen der Gleisanlagen an den vorgesehenen Stellen möglich sind, werden die Fachplaner der Verkehrs-GmbH bis zum nächsten Workshop in Gesprächen mit der Deutschen Bahn klären.

Das momentane Stimmungsbild zur Trassenführung **durch Rautheim** ist eher ausgewogen:

- Viele Gruppen sprechen sich u.a. wegen der guten Erschließungswirkung für die Variante B.3 aus. Direkte Anwohner dieser Variante wünschen, auch die Variante G.2 weiterzuverfolgen.
- Die Variante G.2 wurde ganz unterschiedlich diskutiert. Die Trasse ist länger, bindet dafür aber Teile des Lindenbergs und sogar der Südstadt mit an. Auch eine spätere Anbindung Mascherodes sei dann möglich, lautete das Argument in einer Gruppe. Je nachdem wie sich Braunschweigs Bauflächen entwickeln, könnte das Erschließungspotenzial in der Zukunft groß sein. Allerdings werden große Teile Rautheims abgekoppelt, was sich wiederum negativ auf die Erschließungswirkung auswirkt.
- Die Variante A.0 bewerten die Bürgerinnen und Bürger eher kritisch. Der Erzberg mit der Lebenshilfe ist nicht mit angebunden, der Kurvenradius ist eng und der landwirtschaftliche Flächenverbrauch sei größer. Einige Gruppen schlagen vor, die Varianten A.0 für weitere Betrachtungen auszuschließen.

6 Ausblick und Verabschiedung

Weiteres Vorgehen

[Klaus Benscheidt, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt.bahn.plus.de (Folien 49-51)

Herr Benscheidt ist beeindruckt von der sachlichen und intensiven Diskussion an den Planungsstationen und bedankt sich bei allen Beteiligten und Mitwirkenden. Im nächsten Schritt prüfen und bewerten die Projektbeteiligten und Planer von Stadtverwaltung, Verkehrs-GmbH und Planungsbüro BPR die Anregungen aus dem Workshop. Außerdem sind Berechnungen zum Kosten-Nutzen-Verhältnis der Untersuchungsvarianten erforderlich und die technische Machbarkeit der Brückenbauwerke ist zu klären.

Die Ergebnisse aus dieser Arbeitsphase stellen die Projektbeteiligten und Planer im 3. Workshop vor. Der **3. Bürgerworkshop** zur Trassenführung nach Rautheim ist für vor den Sommerferien geplant. Der Termin wird rechtzeitig über die Website und den Newsletter bekanntgegeben.

Interessierte an weiteren Informationen und der Mitwirkung im dritten Bürgerworkshop können auf der Website www.stadt-bahn-plus.de den Newsletter abonnieren.