



Ergebnisprotokoll

Ablauf

1. Begrüßung und Einführung
 - Vorstellung der Beteiligten, Ablauf und Ziele
2. Stadtbahnausbaukonzept Teilprojekt Volkmarode Nord
 - Rückmeldungen zu Anregungen und Fragen aus dem 1. Workshop am 7. Dezember 2017
 - Bürgervorschläge zu alternativen Trassenführungen
 - Anregungen und Fragen aus dem 1. Workshop
 - Mögliche Gleisführungen und Haltestellenanlagen
3. Diskussion
4. Zusammenfassung
5. Ausblick

Moderation und Protokoll

Dieter Frauenholz, Elena Rautland, Ramona Löffler, Leon Gotzmann (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 Benschmidt, Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr der Stadt Braunschweig]

[Jörg Reincke, Geschäftsführer Braunschweiger Verkehrs-GmbH]

[Albrecht Curland, Braunschweiger Verkehrs-GmbH, Gesamtprojektleiter]

Vorstellung der Beteiligten, Ablauf und Ziele

[Dieter Frauenholz, KoRiS]

- Siehe Präsentation unter www.stadt-bahn-plus.de (Folien 3-7)

Die Mehrheit der rund 110 Teilnehmenden kommt aus Volkmarode, darunter auch direkte Anlieger der Berliner Heer Straße. Weiterhin beteiligen sich Bewohner angrenzender Stadtteile, Vertreter aus Politik und Verwaltung sowie Interessenvertreter.

Bei der Organisation und Durchführung des Bürgerworkshops zum Stadtbahnausbau Volkmarode werden die Verkehrs-GmbH und die Stadt Braunschweig von zwei Büros unterstützt: Das Ingenieur-

büro B/M Consult ist für die fachplanerische Beratung zuständig, während das Büro KoRiS die Moderation der Beteiligungsveranstaltungen übernimmt.

Im 2. Bürgerworkshop informiert die Stadt Braunschweig über den aktuellen Stand des Projekts und gibt Rückmeldungen zu Anregungen und Fragen aus dem 1. Bürgerworkshop am 7. Dezember 2017. Anschließend werden an insgesamt neun Stationen die Fragen, Hinweise und Einschätzungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowie Gestaltungsvorschläge für drei Abschnitte der Stadtbahnerweiterung aufgenommen. Am Ende der Veranstaltung werden im Plenum Ergebnisse aus den Diskussionen an den Stationen zusammenfassend präsentiert und es wird ein Ausblick auf das weitere Vorgehen gegeben.

Ziele des 2. Bürgerworkshops Volkmarode zur Stadtbahnverlängerung in Volkmarode:

- Bewertung aus verschiedenen Perspektiven und Sichtweisen vornehmen
- Gemeinsam Lösungen für Konflikte erarbeiten
- Auf konsensfähige Trassen verständigen
- Empfehlung für bevorzugte Linienführungen aussprechen (soweit möglich)

Bei der Trassenfindung sind neben dem Muss-Kriterium für die Förderfähigkeit (Nutzen-Kosten-Verhältnis > 1) verschiedene Bewertungskriterien zu berücksichtigen, die sich aus den Interessen der Fahrgäste, der Anlieger, der Gesamtstadt und der Allgemeinheit sowie den Anforderungen in Hinblick auf den Betrieb und auf Verträge und sonstige Vereinbarungen ergeben (vgl. Folie 7 der Präsentation).

2 Stadtbahnausbaukonzept Teilprojekt Volkmarode Nord

[Michael Walther, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt-bahn-plus.de (Folien 8-30)

Das Teilprojekt Volkmarode im Vorhaben Stadt.Bahn.Plus. bezieht sich auf die Stadtbahnverlängerung vom Ortseingang Volkmarode (Haltestelle Moorhüttenweg) nach Volkmarode Nord und den damit verbundenen Bau einer neuen Wendeschleife im Bereich des Knotenpunktes Berliner Straße / Querumer Straße in Gliesmarode. Die Wendeschleife im Bereich der Querumer Straße wird gesondert im Bürgerworkshop Gliesmarode am 1. März 2018 behandelt.

Die Trasse für den Bereich der Stadtbahnverlängerung ist in den Bebauungsplänen ‚Berliner Heerstraße‘ (1974) und ‚Volkmarode Nord‘ (1997) enthalten. Am 21. Februar 2017 wurde vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossen, im Rahmen des Projektes Stadt.Bahn.Plus. die Planungen für das Teilprojekt Volkmarode zu beginnen.

Rückmeldungen zu Anregungen und Fragen aus dem 1. Workshop am 7. Dezember 2017

Im 1. Bürgerworkshop wurden erste Anregungen und Fragen der Bürger gesammelt. Darunter fanden sich auch allgemeine Anregungen beispielsweise zu Fahrpreisen, Tarifstruktur und regionalen Busverbindungen. Informationen und Antworten zu den allgemeinen Themen, die nicht direkt die Stadtbahnverlängerung betreffen, finden sich auf www.stadt-bahn-plus.de.

Vorschläge für Trassenführungen für die Stadtbahnverlängerung

In der folgenden Abbildung sind Vorschläge für die Trassenführung zusammenfassend dargestellt. Die in den Bebauungsplänen vorgesehene Trassenführung ist zusammen mit verschiedenen im 1. Workshop eingebrachten Vorschlägen zur Verortung der Wendeschleife grün dargestellt. In orange, rot und blau sind Trassenvorschläge dargestellt, die von Bürgerinnen und Bürgern im 1. Workshop eingebracht wurden.

Herr Walther erläutert die fachlichen Einschätzungen von Stadt und Verkehrs-GmbH zu den im Workshop vorgeschlagenen alternativen Trassenführungen.



Variante (orange): Zweigleisiger Ausbau entlang der Berliner Heerstraße und Wendeschleife auf dem Gelände des heutigen Verkehrsübungsplatzes.

Diese Variante wäre mit rund 1.000 m Doppelgleis deutlich länger als die von der Verwaltung vorgeschlagene Gleisführung in das Neugebiet Volkmarode mit 475 m Doppelgleis (gemessen ab Berliner Heerstraße Nr. 16 in Höhe Remenhof). Das längere Gleis würde die Gesamtkosten des Projektes erhöhen.

Die Gleisanlagen müssten zwischen „Remenhof“ und „Am Feuerteich“ straßenbündig geführt werden. Der Anteil an einem gesonderten Bahnkörper würde damit für die Gesamtstrecke ab Moorhüttenweg auf deutlich unter 50 % schrumpfen. Das würde eine Förderung des Bundes für dieses Teilprojekt ausschließen und die Förderquote für das Gesamtprojekt erheblich verringern.

Eine neue Haltestelle würde an der Kreuzung „Am Feuerteich“ entstehen. Die Fußwege für Menschen aus dem Bereich des alten Dorfkerns würden sich um rund 300 m zur Stadtbahnhaltestelle verkürzen und entsprechend für Menschen aus dem Neubaugebiet verlängern.

Eine Wendeschleife auf dem heutigen Gelände des Verkehrsübungsplatzes würde außerdem eine zusätzliche Haltestelle erfordern, die keine nennenswerte Erschließungswirkung hätte. Zwischen der Haltestellen „Am Feuerteich“ und der Endhaltestelle wären so gut wie keine Fahrgäste zu erwarten. Der Bau einer Wendeschleife im Bereich des Feuerteichs ist aufgrund fehlender Flächen nicht möglich.

Bei der in den Bebauungsplänen vorgesehenen direkten Gleisführung in das Neubaugebiet (grün) kann für mobilitätseingeschränkte Personengruppen der alte Dorfkern weiterhin durch eine Buslinie

(Richtung Schapen und Weddel) mit den Haltestellen „Alte Dorfstraße“ und „Seikenkamp“ an die Stadtbahn angebunden werden. Der kürzere Weg zur Stadtbahnhaltestelle „Ziegelwiese“ käme einer größeren Anzahl von Menschen zu Gute, als der kürzere Weg zur Stadtbahnhaltestelle „Am Feuer-teich“ beim vorgeschlagenen Trassenverlauf auf der Berliner Heerstraße.

Von der erforderlichen neuen Stadtbahnhaltestelle „Am Feuer-teich“ würde eine zusätzliche Buser-schließung des Neubaugebietes nicht sinnvoll möglich sein.

Aus diesen Gründen ist die direkte Gleisführung in das Neubaugebiet verkehrsfachlich und aufgrund der Förderwürdigkeit dem Vorschlag „Zweigleisiger Ausbaus entlang der Berliner Heerstraße mit Wendeschleife auf dem Gelände des heutigen Verkehrsübungsplatzes“ vorzuziehen.

Variante (rot): Eingleisige Schleifenfahrt ab Remenhof via Berliner Heerstraße – Ziegelweg zurück zum Remenhof

Für diese Variante würden rund 1.500 m Einfachgleis erforderlich im Vergleich zu rund 1.000 m Ein-fachgleis für die direkte Gleisführung in das Neubaugebiet Volkmarode (gemessen ab Berliner Heer-straße Nr. 16 in Höhe Remenhof). Das längere Gleis würde die Gesamtkosten des Projektes erhöhen.

Das stadtauswärtige Gleis müsste zwischen Remenhof und Abzweig in die Ziegelwiese unmittelbar vor dem heutigen Verkehrsübungsplatz weitgehend straßenbündig auf der Berliner Heerstraße ge-führt werden. Der Anteil an einem gesonderten Bahnkörper würde damit für die Gesamtstrecke ab Moorhüttenweg auf unter 50 % schrumpfen. Das würde eine Förderung des Bundes für dieses Teil-projekt ausschließen und die Förderquote für das Gesamtprojekt erheblich verringern.

Der Vorschlag sieht zwei neue Haltestellen vor: in Fahrtrichtung Osten am Feuer-teich sowie in Fahrt-richtung Westen in der Ziegelwiese in Höhe des Nahversorgers. Der Vorschlag basiert auf der An-nahme, dass die Bahnen ohne Pausenzeiten die sogenannte Blockumfahrung tätigen und somit die Wege zur Stadtbahn für die Menschen im alten Dorfkern und im Neubaugebiet deutlich verkürzen. Betrieblich sind in Volkmarode allerdings Pausenzeiten vorzusehen. Diese ergeben sich aus verschie-denen gesamtbetrieblichen Erfordernissen:

- Alle Stadtbahnlinien, so auch die Linie aus Volkmarode, verkehren in der Innenstadt über eine gemeinsame Strecke. Auf Grund der stark nachgefragten Umsteigebeziehungen von Fahrgästen aus der Stadtbahnlinie 1 aus Wenden zur Stadtbahnlinie 3 in Richtung Weststadt sowie umge-kehrt erhalten diese Linien im Fahrplan feste Fahrplantrassen. Darüber hinaus werden auch allen anderen Stadtbahnlinien feste Fahrplantrassen zugewiesen, um die Leistungsfähigkeit des Stre-ckenabschnitts zu gewährleisten und gegenseitige Behinderung zu minimieren. Hier betrieblich eine Schleifenfahrt in Volkmarode ohne Standzeit zu berücksichtigen hätte gravierende Auswir-kungen auf den Gesamtfahrplan aller Stadtbahnlinien.
- Pausenzeiten an den Endpunkten sind erforderlich, um mögliche Verspätungen auszugleichen. Das ist für einen stabilen Fahrplan und ein verlässliches Angebot notwendig. Insbesondere bei straßenbündigen Streckenabschnitten im Linienverlauf – wie beispielsweise in der Gliesmaroder Straße – ist dies zwingend erforderlich.
- Der Anschlussverkehr in den Abendstunden sowie sonn- und feiertags führt betrieblich zu Stand-zeiten zwischen 15 und 25 Minuten am Endpunkt Volkmarode. Ohne diese Standzeiten wäre der Anschlussverkehr nicht zu realisieren.

Aus diesen Gründen ist an den Endpunkten im Tagesverkehr eine Standzeit von 5 bis 10 Minuten erforderlich, im Abendverkehr sowie sonn- und feiertags, wie dargestellt, länger. Diese notwendigen Standzeiten lösen die grundsätzlichen Vorteile des Vorschlags auf. An einer der beiden Haltestellen oder einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich des heutigen Verkehrsübungsplatzes würden die Stadtbahnen stehen bleiben müssen. Die Standzeiten würden die Blockumfahrung für Fahrgäste un-attractiv machen. Praktisch würde die Haltestelle „Am Feuer-teich“ zu einer reinen Ausstiegshaltestel-le, die Haltestelle „Ziegelwiese“ zu einer reinen Einstiegshaltestelle.

Aus den dargestellten betrieblichen Gründen lassen sich keine nennenswerten Vorteile dieser Vari-ante realisieren. Im Umkreis der Haltestelle „Ziegelwiese“ wohnen zudem deutlich mehr Menschen, die mit der direkten Gleisführung insgesamt kürzere Wege haben. Für mobilitätseingeschränkte Per-

sonengruppen wird der alte Dorfkern weiterhin mit einer Buslinie (Richtung Schapen und Weddel) mit den Haltestellen „Alte Dorfstraße“ und „Seikenkamp“ an die Stadtbahn angebunden.

Aus den dargestellten Gründen ist die direkte Gleisführung in das Neubaugebiet verkehrsfachlich und aufgrund der Förderwürdigkeit der Variante „Eingleisige Schleifenfahrt ab Remenhof via Berliner Heerstraße – Ziegelweg zurück zum Remenhof“ vorzuziehen.

Variante (blau): Zweigleisiger Ausbau südlich entlang des Stadtteils Volkmarode und Wendeschleife an der IGS-Volkmarode

Diese Variante führte an den Mobilitätsbedarfen vieler Einwohner des Stadtteils Volkmarode vorbei. Große Bereiche des Ortes würden nicht sinnvoll von der Stadtbahn erschlossen. Die Standardisierte Bewertung würde aufgrund des geringen Nutzens keine Förderfähigkeit ausweisen.

Die Trassenführung würde außerdem entlang der Hordorfer Straße durch das Naturschutzgebiet Riddagshausen führen. Der Bau würde aus naturschutzfachlicher Sicht nicht befürwortet werden.

Aus diesen Gründen argumentiert die Verwaltung, diesen Vorschlag nicht weiter zu verfolgen.

Anregungen und Fragen aus dem 1. Workshop

Herr Walther geht auf Bürgeranregungen und Fragen aus dem 1. Workshop ein (vgl. Folie 22-26 der Präsentation).

Mögliche Gleisführung und Haltestellenlage

Als Basis für die Diskussion von Vorschlägen an den Stationen stellt Herr Walther grundsätzliche Vor- und Nachteile verschiedener Formen der Stadtbahnführung vor und geht dabei auf ‚Straßenbündigen Bahnkörper‘, ‚Besonderen Bahnkörper‘ und ‚Eingleisigen Bahnkörper‘ ein (vgl. Folien 28-30 der Präsentation).

3 Diskussion

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer verteilen sich per Zufallsverfahren auf neun Stationen und diskutieren die möglichen Gleisführungen und Haltestellenlagen für den präferierten Trassenverlauf. Dazu wird die Trasse in drei Abschnitte A bis C eingeteilt (siehe auch Abbildung):

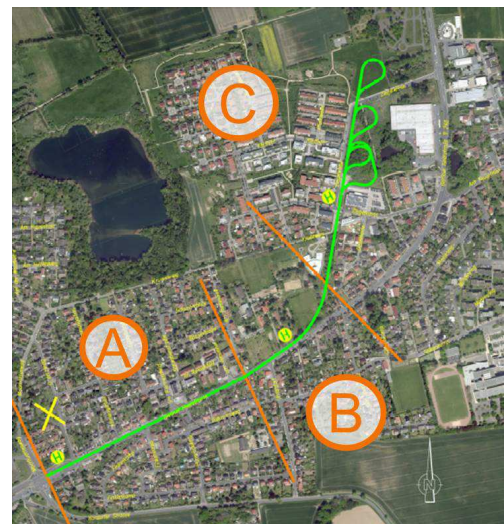
- A: Lage der Haltestelle Moorhüttenweg sowie Gleislage in Berliner Heerstraße
- B: Lage und Ausgestaltung Haltestelle Unterdorf
- C: Lage Wendeschleife

Für jeden Abschnitt hat die Verwaltung mehrere Planungsvarianten in Luftbildern dargestellt. Zu jeder Variante werden Fragen, Hinweise und erste Einschätzungen gesammelt.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer bringen in der Diskussionsphase außerhalb der Stationen grundsätzliche Hinweise ein, die an einer Stellwand dokumentiert werden.

→ Ergebnisse der Gruppendiskussionen siehe separate Anlage

→ Detailplänen zu den Vorschlägen der Stadtverwaltung Varianten siehe www.stadt.bahn.plus.de



4 Zusammenfassung

[Dieter Frauenholz, KoRiS]

Herr Frauenholz dankt den Teilnehmenden für die intensive Mitarbeit an den Stationen. In der aktuellen Planungsphase können und müssen noch nicht alle Details geklärt werden, dennoch sind aus den Diskussionen erste Einschätzungen zu den Planungsvarianten hervorgegangen.

Für Abschnitt A, den Bereich der Haltestelle Moorhüttenweg, ist keine klare Tendenz für die Lage der neuen Haltestelle zu erkennen: drei Stationen bevorzugten eine östlich Lage, zwei eine westliche. Bezüglich der Ausgestaltung der Gleislage werden die Varianten A4 (teilweise besonderer Bahnkörper, teilweise straßenbündig) und A3 (stadtauswärts straßenbündig, stadteinwärts besonderer Bahnkörper) von etwa gleich vielen Gruppen bevorzugt. In zwei Gruppen wurden am Ende der Diskussion auch die Variante A2 (straßenbündig) und in einer Gruppe die Variante A1 (Südseite, besonderer Bahnkörper) als Vorzugsvariante benannt.

Im Abschnitt B spricht sich die Mehrheit der Gruppen für die Variante B1 aus, bei der die Haltestelle Unterdorf auf der Westseite und straßenbündig platziert wird. Die Variante B4 (Südseite, besonderer Bahnkörper) wird von zwei Gruppe bevorzugt und B3 (Nordseite, besonderer Bahnkörper) von einer. Zwei Gruppen haben eine neue Variante B5 mit Lage der Haltestelle weiter östlich, nördlich der Berliner Heerstraße diskutiert, die von einer Gruppe mehrheitlich und in der anderen Gruppe von einer Minderheit präferiert wurde.

Die Diskussionen zum Abschnitt C ergeben eine leichte Präferenz für die Platzierung der Wendeschleife nördlich des Marktplatzes (Variante C3), dicht gefolgt von der Variante C1 (nördlich der Ziegelweise).

Die detaillierten Hinweise und Anregungen aus den Gruppen zu den diskutierten Abschnitten und eine Übersicht der Präferenzen sind der separaten Anlage zum Protokoll zu entnehmen.

5 Ausblick

[Klaus Benschmidt, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter www.stadt-bahn-plus.de (Folien 37 - 40)

Herr Benschmidt dankt den rund 110 Teilnehmenden für die zahlreichen Hinweise und Anregungen, die im nächsten Schritt von den Projektbeteiligten geprüft und bewertet werden. Die Ergebnisse werden in einer 3. Workshop-Phase vor den Sommerferien vorgestellt. Die Teilnehmenden sind herzlich zum 3. Bürgerworkshop eingeladen, um dort gemeinsam eine konkrete Vorzugstrasse zu entwickeln. Der Termin wird rechtzeitig auf der Website www.stadt-bahn-plus.de bekanntgegeben. Interessierte können sich über die Website zusätzlich für den Newsletter anmelden und werden so stetig über die neusten Entwicklungen zu Stadt.Bahn.Plus. informiert.