

## Stadtbahnausbau Stadt.Bahn.Plus.

### Bürgerworkshop zur Wendeschleife in Gliesmarode – Teilprojekt Volkmarode-Nord

Donnerstag, 01.03.18, 18:00 bis 21:00 Uhr,  
Begegnungszentrum Gliesmarode



**Stadt.Bahn.Plus.**  
Volkmarode-Nord

## Ergebnisprotokoll

### Ablauf

1. Begrüßung und Einführung
  - Vorstellung der Beteiligten, Ablauf und Ziele
2. Stadtbahnausbaukonzept Teilprojekt Volkmarode Nord
  - Rückblick auf den 1. Bürgerworkshop
  - Fragen und Anregungen aus dem 1. Bürgerworkshop
  - Rück- und Verständnisfragen Stadtbahnprojekt aus dem Plenum
3. Diskussion
4. Zusammenfassung
5. Ausblick

### Moderation und Protokoll

Karen Dörrer, Elena Rautland, Tomislav Zidar (KoRiS)

### Anlagen zum Protokoll

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

## 1 Begrüßung und Einführung

### 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

[Karen Dörrer, KoRiS]

→ Siehe Präsentation unter [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de) (Folien 3-8)

Frau Dörrer begrüßt die rund 50 Teilnehmenden und bedankt sich für das Interesse an dem Bürgerworkshop.

Bei der Organisation und Durchführung des Bürgerworkshops zur Stadtbahnverlängerung Volkmarode werden die Stadt Braunschweig und die Verkehrs-GmbH von zwei Büros unterstützt: Das Ingenieurbüro B/M Consult ist für die fachplanerische Beratung zuständig, während das Büro KoRiS die Moderation der Beteiligungsveranstaltungen übernimmt.

## Ablauf und Ziele

Im 1. Workshop zur Stadtbahnverlängerung Volkmarode, der am 7. Dezember 2017 in der IGS Volkmarode stattfand, wurde auch die Frage der neuen Wendeschleife im Kreuzungsbereich Berliner Straße und Querumer Straße diskutiert. Es wurde deutlich, dass im nächsten Schritt die Frage der Wendeschleife in Gliesmarode gesondert intensiv diskutiert werden sollte. Deshalb wird der 2. Bürgerworkshop zur Stadtbahnverlängerung Volkmarode, der am 21. Februar 2018 in der IGS Volkmarode stattfand, um den heutigen Workshop zur Wendeschleife Gliesmarode ergänzt. Entsprechend der nachfolgenden Ziele gliedert sich auch der Ablauf des Bürgerworkshops:

- über den aktuellen Stand der Planungen informieren, Ergebnisse aus den 1. Workshops und Vorschläge für die Lage der Wendeschleife vorstellen
- mögliche Trassenvarianten vorstellen und diskutieren
- Fragen, Anregungen und Einschätzungen der Teilnehmenden zur Wendeschleife Gliesmarode aufnehmen
- Empfehlung für bevorzugte Wendeschleife 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 8 der Präsentation).

## 2 Stadtbahnausbaukonzept Teilprojekt Volkmarode Nord

### Rückblick auf den 1. Bürgerworkshop

[Philipp Brandes, Braunschweiger Verkehrs-GmbH]

→ Siehe Präsentation unter [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de) (Folien 13-15)

Das Teilprojekt Volkmarode im Vorhaben Stadt.Bahn.Plus. bezieht sich auf die Stadtbahnverlängerung vom Ortseingang Volkmarode nach Volkmarode Nord und den damit verbundenen Bau einer neuen Wendeschleife im Bereich des Knotenpunktes Berliner Straße/Querumer Straße in Gliesmarode. Am 21. Februar 2017 wurde vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossen, die Planungen für das Teilprojekt Volkmarode zu beginnen.

Im Dezember startete die Bürgerbeteiligung für die Planung des Teilprojektes Volkmarode-Nord mit dem 1. Workshop am 7. Dezember 2017 in dem auch die Frage der Platzierung einer neuen Wendeschleife in Gliesmarode diskutiert wurde.



Herr Brandes erläutert den Bedarf für die Wendeschleife in Gliesmarode: Im Teilabschnitt bis zur Querumer Straße ist die Einwohnerdichte im Einzugsbereich der Trasse mit rund 12.000 Menschen hoch und soll in einem engen 7-Minuten-Takt bedient werden. Der nachfolgende Teilabschnitt (Querumer Straße bis Volkmarode-Nord) ist mit rund 6.000 Menschen deutlich geringer besiedelt; hier ist ein 15-Minuten-Takt vorgesehen. Auf dem ersten Abschnitt werden Verstärkerfahrten eingesetzt, um den Takt zu verdichten. Für diese Verstärkerfahrten wird die Wendeschleife notwendig, die Stadtbahnen drehen an dieser Stelle und fahren zurück, während die regulären Fahrzeuge den nachfolgenden Streckenabschnitt bedienen.

Durch die bestehende Buslinie 413 am Messeweg ergibt sich bis hier ein verdichteter Takt.

## Einschätzung der Bürgervorschläge für alternative Lagen der Wendeschleife

[Michael Walther, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de) (Folien 16-20)

Im 1. Workshop erarbeiteten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer drei Standort-Alternativen für die Wendeschleife:

- Standort-Alternative 1: Bahnhof Gliesmarode und Gelände des ehemaligen Praktiker-Baumarkts
- Standort-Alternative 2: Bereich der Haltestelle Petzvalstraße

### Standort-Alternative 1



### Standort-Alternative 2



Die alternativen Standort-Vorschläge für die Wendeschleife wurden von der Stadt Braunschweig und der Verkehrs-GmbH geprüft. Die fachliche Einschätzung der Vorschläge ergibt folgendes:

- Standort-Alternative 1 – Gliesmaroder Bahnhof: Der Bahnhof wird samt Vorplatz in den kommenden Jahren umfassend umgestaltet. Die Regionalbahn Richtung Gifhorn soll ab 2019 auf einen stündlichen, nach Ertüchtigung der Strecke bis Gifhorn zu einem halbstündlichen Takt verdichtet werden.  
Das Gelände des ehemaligen Praktiker-Baumarkts wird derzeit städtebaulich entwickelt. Der Bau einer Wendeschleife im Umkreis des Bahnhofs Gliesmarode ist deshalb aus Platzgründen nicht möglich. Zudem würde der Standort bewirken, dass die potenzielle Nutzer aus dem verdichteten Wohnbereich um die Haltestelle an der Querumer Straße nicht von der Taktverdichtung profitieren könnten.
- Standort-Alternative 2 – Petzvalstraße: Hauptargument der Bürgerinnen und Bürger für die Verlegung der Wendeschleife ist ein dichterer Takt für ganz Gliesmarode. Diesem Ziel wird bereits mit der bestehenden und auch zukünftig verkehrenden Buslinie 413 Rechnung getragen. Diese verkehrt über das Östliche Ringgebiet und den Messeweg nach Querum. An der Haltestelle Messeweg besteht somit ein dichtes Angebot. Im Einzugsbereich der Petzvalstraße sinkt die Einwohnerdichte, sodass ein 15-Minuten-Takt im Bereich der Haltestelle ausreichend ist.  
Eine Wendeschleife an diesem Standort würde ebenfalls die Betriebskosten erhöhen: Aus betrieblichen Gründen wäre bei einer Wendeschleife an diesem Standort die Anschaffung und der Betrieb eines zusätzlichen Stadtbahnfahrzeugs notwendig. Diese zusätzlichen Kosten wirkten negativ auf den volkswirtschaftlichen Nutzen.

## Fragen und Anregungen aus dem 1. Bürgerworkshop

[Michael Walther, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de) (Folie 22)

Herr Walther geht auf Fragen und Anmerkungen mit Bezug zur Wendeschleife Gliesmarode aus dem 1. Workshop ein:

- Gegenüber der nördlichen Lage der Wendeschleife im Bereich der Querumer Straße äußerten Anwohner Vorbehalte bezüglich Lärmbelastungen und Sichtbeeinträchtigung:  
Die von einer neuen Wendeschleife ausgehenden Geräusche sind nicht mit denen bei bestehenden Wendeschleifen aus den 1970er Jahren (Beispiel: Grenzweg) zu vergleichen. Heute stehen ganz andere technischen Möglichkeiten zur Verfügung, um Lärm zu vermeiden und zu minimie-

ren. Dazu gehören eine angepasste Schienenlagerung und spezielle Gleisschmieranlagen. Diese sollen bei der Umsetzung zum Einsatz kommen.

Die Gestaltung der Wendeschleife soll unabhängig von der Lage so erfolgen, dass sich möglichst wenige Beeinträchtigungen ergeben.

- Mögliche Verkehrsbehinderung im Bereich des Knotenpunktes:  
Nachdem gemeinsam mögliche Standorte identifiziert wurden, werden diese Varianten mit Straßenführung, Fußwegen, Radwegen etc. geplant. Auf Grundlage dieser Planung wird der Verkehrsfluss analysiert und berechnet. Diese Berechnungen werden zeigen, ob und wo Behinderungen entstehen könnten und welche Veränderungen ggf. notwendig wären, damit die Kreuzung funktionsfähig bleibt.
- Ggf. notwendige Versetzung des Gedenksteins  
Der Gedenkstein müsste je nach Standortwahl eventuell versetzt werden. Dies böte die Gelegenheit, ihn durch eine Neugestaltung des Umfeldes besser wahrnehmbar zu machen.
- Möglichkeit von Verstärkungsfahrten nach Volkmarode zu Stoßzeiten, beispielsweise zu Schulzeiten:  
Verstärkungsfahrten erfolgen immer bedarfsorientiert und sind bei entsprechender Nachfrage, z.B. während der Hauptverkehrszeit möglich, um etwa den Schülertransport für die IGS Volkmarode zu gewährleisten. Dies ist Teil des Beförderungsauftrags.
- Kein Überholgleis: Wie wird mit Zeitpuffer umgegangen, wenn die Bahn zu früh kommt?  
Ein Überholgleis ist für die Wendeschleife nicht notwendig, da nach Fahrplan nie zwei Fahrzeuge zeitgleich die Wendeschleife nutzen werden. Eine Verfrühung findet allein deshalb nicht statt, weil die Bahn dem Fahrplan folgt und nicht zu früh abfahren darf. Wendet die Bahn fahrplanmäßig in der Wendeschleife, kann sie dort bis zu ihrer regulären Abfahrt verweilen und steht so außerhalb des Straßenkörpers. An der Endhaltestelle wird mit einem Überholgleis geplant, um für die Gesamtstrecke eine hohe Flexibilität zu erhalten.

### Rück- und Verständnisfragen zum Stadtbahnprojekt aus dem Plenum

Herr Benschmidt, Herr Walther und Herr Brandes gehen auf die Fragen und Anmerkungen aus dem Plenum ein:

- ? Als Begründung für die Ablehnung des Standortvorschlags Petzvalstraße wurde die vorhandene Busanbindung genannt, allerdings fahren die Buslinien 3 und 413 immer gleichzeitig.
  - ! Die Planungen basieren nicht auf den aktuellen Fahrplänen. Der Ausbau der Stadtbahn bedingt einen völlig neuen Fahrplan, der auch die Buslinien betrifft, die entsprechend angepasst werden.
- ? Inwiefern wird die Buslinie 230 berücksichtigt? Welche Planungen bestehen diesbezüglich?
  - ! Mittelfristig wird die Regionalbuslinie 230 mit dem Ausbau der Weddeler Schleife in ihrer Bedeutung herabgestuft. Ziel des Regionalverbandes ist es, die Fahrgäste auf die dann attraktive Bahnverbindung zu lenken. Aus der Innenstadt und dem östlichen Ringgebiet sind Fahrgäste mit dem Ziel Wolfsburg Hauptbahnhof oder Wolfsburg Innenstadt bereits heute schneller mit der Bahnverbindung. Die Buslinie 230 behält ihre Funktion zur Anbindung der Gemeinde Lehre mit ihrem Ortsteil Flechtorf.  
Zugleich sollen die Übergänge am Bahnhof Weddel optimiert werden. Fahrgäste aus dem Raum Gliesmarode und Volkmarode können dann zusätzlich dort in die schnellen Züge der Regionalbahnen umsteigen und die Fahrzeit nach Wolfsburg somit deutlich verringern.
- ? Bereits heute ist die Parkplatzsituation am Gliesmaroder Bahnhof sehr schlecht. Vor dem Hintergrund zunehmender Verkehrszahlen hätte dies im Rahmen der Entwicklung des Praktiker-Geländes berücksichtigt werden können.
  - ! Der Gliesmaroder Bahnhof ist nicht Thema des heutigen Workshops. Die Zunahme der Verkehrszahlen wird bei weiteren Planungen beispielsweise durch die Verknüpfung mit anderen ÖPNV-Angeboten oder Carsharing bedacht.

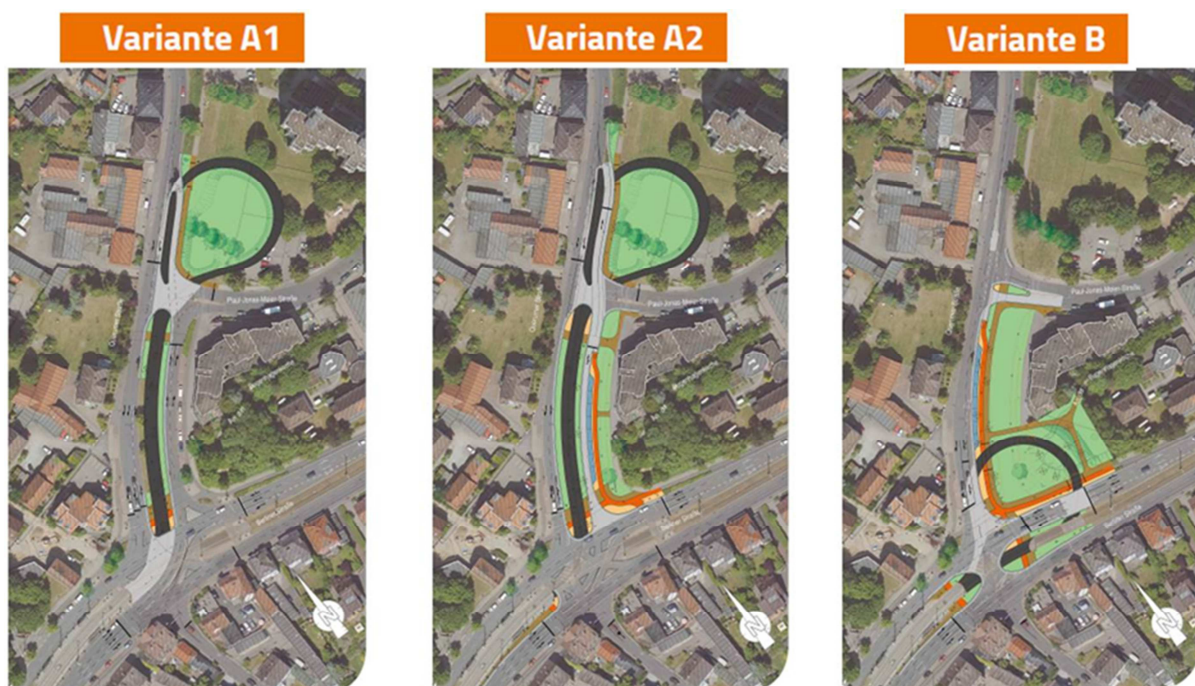
- ? Wird die Campusbahn bei den Planungen berücksichtigt?
- ! Die Campusbahn wird in den Planungen berücksichtigt. Relevante Entscheidungen zur Campusbahn werden getroffen, bevor mit der Realisierung der Wendeschleife begonnen wird, so dass sie berücksichtigt werden können.
- ? Vor dem Hintergrund von Einkaufsmöglichkeiten und der zukünftig geplanten Erweiterung des Baugebietes südlich der Berliner Straße im Einzugsbereich der Haltestelle Petzlavstraße wird die Lage der Wendeschleife an diesem Standort von einigen Teilnehmenden favorisiert.
- ! Für favorisierte Trassenvarianten wird eine Standardisierte Bewertung durchgeführt von der auch die Förderung des Projekts abhängig ist. Die Berechnung berücksichtigt Einkaufsmöglichkeiten genauso wie bereits bewilligte Baugebiete bis zum Jahr 2030. Für die Erweiterung des Baugebietes besteht kein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan, so dass dieses Gebiet für den Stadtbahnausbau in der Standardisierten Bewertung nicht berücksichtigt wird. Aufgrund des erforderlichen zusätzlichen Fahrzeugs für den Betrieb ergäbe sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1 und somit auch keine Förderwürdigkeit.
- ? Wird die IGS Volkmarode mit ihren Schülern und Beschäftigten bei der Trassenführung bedacht?
- ! Bei der Planung wird auch die IGS Volkmarode berücksichtigt, da diese ein hohes Fahrgastpotenzial besitzt.
- ? Müssen die Anlieger der Berliner Heerstraße für den Bau der Trasse Teile der eigenen Grundstücke abgeben?
- ! Eingriffe in Privatgrundstücke sollen möglichst vermieden und - wenn unvermeidbar - möglichst gering gehalten werden. Der Flächenbedarf ist von der Trassenausgestaltung abhängig, die für die Berliner Heerstraße im Workshop am 21. Februar 2018 intensiv diskutiert wurde.

### 3 Diskussion

[Karen Dörner, KoRiS]

→ Siehe Präsentation unter [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de) (Folien 24-28)

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer verteilen sich per Zufallsverfahren auf fünf Stationen und diskutieren drei von den Fachplanern erarbeiteten Varianten A1, A2 und B für die Ausgestaltung der neuen Wendeschleife.



Dabei werden die Teilnehmenden von den Moderatorinnen und Moderatoren - jeweils zwei Personen pro Station von der Stadt Braunschweig, der Braunschweiger Verkehrs-GmbH und B/M Consult - unterstützt. Die Einschätzungen, Hinweise und Anregungen werden auf Moderationskarten und Luftbildern festgehalten.

- Ergebnisse der Gruppendiskussionen siehe separate Anlage
- Detailplänen zu den Varianten siehe [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de)

## 4 Zusammenfassung

[Karen Dörner, KoRiS]

- Siehe Präsentation unter [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de) (Folien 29-30)

Die Gruppen diskutierten intensiv über die drei möglichen Standorte der Wendeschleife und sammelten viele Vor- und Nachteile zu den Varianten. Aus den Gruppen wurde zum Ende der Diskussionsphase ein Stimmungsbild eingeholt: Alle Gruppen sprachen sich für die Variante B aus. Genannte Kriterien waren beispielsweise der minimale Bauaufwand und die Chancen für eine Verbesserung der Rad- und Fußwegführung.

## 5 Ausblick

[Klaus Benscheidt, Stadt Braunschweig]

- Siehe Präsentation unter [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de) (Folien 31-35)

Im nächsten Schritt prüfen die Projektbeteiligten die Vorschläge aus dem Workshop. In Kombination mit den Ergebnissen aus dem 2. Workshop in Volkmarode werden detailliertere Planungen ausgearbeitet.

In einer abschließenden dritten Workshop-Phase, voraussichtlich vor den Sommerferien, stellen die Planerinnen und Planer ihre ausgearbeiteten Ergebnisse vor und erläutern, wie mit den Anregungen umgegangen wurde, welche Hinweise im weiterführenden Prozess berücksichtigt werden konnten und wo aktuell noch Klärungsbedarf besteht.

Der genaue Termin für den 3. Workshop wird rechtzeitig über die Website und den Newsletter (siehe [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de)) bekanntgegeben.

Herr Benscheidt bedankt sich für die konstruktive und produktive Mitarbeit und verabschiedet die Teilnehmerinnen und Teilnehmer.