



# Auswertung Trassenvarianten

## Lindenberg

		Trassenvarianten Lindenberg															
Zielgruppe	Bewertungskriterien	1.0	2.0	2.1	3.0	3.1	3.2	4.1	5.1								
1. Fahrgast	1.1 Reisezeit	schnellste, direkte Streckenführung nach Rautheim langsamer für Helmstedter Str. und Mastbruch	4	zügige Streckenführung Gilt für alle Bereiche außer Mastbruch	5	zügige Streckenführung, aber Mastbruch und Lindenberg längere Reisezeiten	4	Verkehrsstarker, straßenbündiger Bereich und Lindenberg längere Reisezeit	3	Verkehrsstarker, straßenbündiger Bereich, Lindenberg und Mastbruch längere Reisezeit	2	Kurzer, verkehrsstarker, straßenbündiger Bereich und Mastbruch längere Reisezeit	3	kurze Reisezeiten für alle Bereiche Streckenführung und zus. Halt +1 min	4	Bereich Lindenberg + Roselies langsam da lange Buserschließung	2
	1.2 Umsteigen	Helmstedter Str. und Mastbruch mit Umstieg Helmstedter Str. bisher direkt angebunden	2	Mastbruch	4	Lindenberg Mastbruch	3	Lindenberg	4	Lindenberg Mastbruch	3	Lindenberg Mastbruch	3	Alle Bereiche direkt angebunden	5	Lindenberg Roselies	3
	1.3 Erschließungswirkung	Es fehlen: Helmstedter Str. Mastbruch Friedhöfe	2	Es fehlen: Mastbruch	4	Es fehlen: Lindenberg Mastbruch	3	Es fehlen: Lindenberg	4	Es fehlen: Lindenberg Mastbruch	3	Es fehlen: Lindenberg Mastbruch	3	Alle Bereiche wenigstens teilweise erschlossen	5	Es fehlen: Lindenberg Roselies	3
	<b>15</b>	<b>Summe Fahrgast</b>	<b>53%</b>	<b>8</b>	<b>87%</b>	<b>13</b>	<b>67%</b>	<b>10</b>	<b>73%</b>	<b>11</b>	<b>53%</b>	<b>8</b>	<b>60%</b>	<b>9</b>	<b>93%</b>	<b>14</b>	<b>53%</b>
2. Betrieb	2.1a Betriebskosten (für Fahrzeuge, Personal, etc.)	Kürzeste Strecke, günstiges Busnetz	5	Kurze Strecke, günstiges Busnetz	4	Kurze Strecke, Busanbindung Lindenberg länger	3	Kurze Strecke, Busanbindung Lindenberg länger	3	Kurze Strecke, Busanbindung Lindenberg länger	3	Kurze Strecke, Busanbindung Lindenberg länger	3	Längere Strecke, günstiges Busnetz	3	Kurze Strecke, Busanbindung Lindenberg erst Helmstedter Straße	1
	2.3 Streckenqualität																
	2.3a Streckenführung Unterhaltungskosten	Lange Brücke und Rampe mit erhöhtem Unterhaltungsaufwand + kurze Brücke	1	Lange Brücke mit erhöhtem Unterhaltungsaufwand + kurze Brücke BAB	2	Lange Brücke mit erhöhtem Unterhaltungsaufwand + kurze Brücke BAB	2	Kurze Brücke mit erhöhtem Unterhaltungsaufwand + kurze Brücke BAB	4	Kurze Brücke mit erhöhtem Unterhaltungsaufwand + kurze Brücke BAB	4	Lange Brücke mit erhöhtem Unterhaltungsaufwand	3	Kurze Brücke mit erhöhtem Unterhaltungsaufwand + kurze Brücke BAB	4	Kurze Brücke mit erhöhtem Unterhaltungsaufwand + kurze Brücke BAB mit langer Rampe	2
	2.3b Anteil straßenbündiger Bahnkörper (Ohne Bestandsabschnitt Am Hauptgüterbahnhof - Krematorium).	gering (Rautheimer Straße)	4	gering (Rautheimer Straße)	4	sehr gering	5	Verkehrsstarker, straßenbündiger Abschnitt bis Kath.Friedhof	2	Verkehrsstarker, straßenbündiger Abschnitt bis Kath.Friedhof	2	Verkehrsstarker, straßenbündiger Abschnitt bis Kath.Friedhof	2	Verkehrsstarker, straßenbündiger Abschnitt bis Kath.Friedhof	2	Verkehrsstarker, straßenbündiger Abschnitt bis Kath.Friedhof	2
<b>15</b>	<b>Summe Betrieb</b>	<b>67%</b>	<b>10</b>	<b>67%</b>	<b>10</b>	<b>67%</b>	<b>10</b>	<b>60%</b>	<b>9</b>	<b>60%</b>	<b>9</b>	<b>53%</b>	<b>8</b>	<b>60%</b>	<b>9</b>	<b>33%</b>	<b>5</b>
3. Kommune	3.1 Investitionskosten	hoch, lange Brücke und Rampe Erschütterungsschutz	1	hoch, lange Brücke + kurze Brücke BAB	2	hoch, lange Brücke + kurze Brücke BAB	2	mittel, kurze Brücke + kurze Brücke BAB	4	mittel, kurze Brücke + kurze Brücke BAB	4	mittel, eine lange, aufwendige Brücke	3	mittel, kurze Brücke + kurze Brücke BAB	4	mittel, kurze Brücke + kurze Brücke BAB mit Rampe	2
	3.2a Fuß-/Radverkehr	neue Verbindung zur Innenstadt mit langer Brücke, aber keine Fußwege in der Straße Am Hauptgüterbahnhof	3	neue Verbindung zur Innenstadt mit langer Brücke	5	keine Veränderung gegenüber Bestand	2	keine Veränderung gegenüber Bestand	2	keine Veränderung gegenüber Bestand	2	keine Veränderung gegenüber Bestand	2	keine Veränderung gegenüber Bestand	2	Neue Verbindung zum Gewerbegebiet	3
	3.3a MIV	geringe Beeinträchtigung durch Stadtbahn auf Helmstedter Str. (Knoten Am Hauptgüterbahnhof) und AS Rautheim	5	Kaum Änderung der Stadtbahn auf Helmstedter Str., keine Beeinträchtigung AS Rautheim	5	Kaum Änderung der Stadtbahn auf Helmstedter Str., geringe Beeinträchtigung AS Rautheim / Rautheimer Straße	4	mittlere Beeinträchtigung durch Stadtbahn auf Helmstedter Straße, geringe Beeinträchtigung AS Rautheim (nur Querung der Abfahrt aus WOB)	2	mittlere Beeinträchtigung durch Stadtbahn auf Helmstedter Straße, hohe Beeinträchtigung AS Rautheim	1	mittlere Beeinträchtigung durch Stadtbahn auf Helmstedter Straße, hohe Beeinträchtigung AS Rautheim	1	mittlere Beeinträchtigung durch Stadtbahn auf Helmstedter Straße, keine Beeinträchtigung AS Rautheim	3	mittlere Beeinträchtigung durch Stadtbahn auf Helmstedter Straße, keine Beeinträchtigung AS Rautheim	3
	3.3b Parkplätze	Stellplatzbilanz unverändert	4	Neuordnung Helmstedter Str. auf kurzem Abschnitt	3	Neuordnung Helmstedter Str. auf kurzem Abschnitt	3	Neuordnung Helmstedter Str. auf gesamten Abschnitt	2	Neuordnung Helmstedter Str. auf gesamten Abschnitt	2	Neuordnung Helmstedter Str. auf gesamten Abschnitt	2	Neuordnung Helmstedter Str. auf gesamten Abschnitt	2	Neuordnung Helmstedter Str. auf gesamten Abschnitt	2
	3.4 Städtebauliche Impulse Siedlungserweiterungen	keine	3	keine	3	keine	3	keine	3	keine	3	keine	3	keine	3	keine	3
	<b>25</b>	<b>Summe Kommune</b>	<b>64%</b>	<b>16</b>	<b>72%</b>	<b>18</b>	<b>56%</b>	<b>14</b>	<b>52%</b>	<b>13</b>	<b>48%</b>	<b>12</b>	<b>44%</b>	<b>11</b>	<b>56%</b>	<b>14</b>	<b>52%</b>
4. Anlieger	4.1 Grunderwerb	mittel, Erwerb von Grundstück für Brückenrampe	3	gering, Nutzung der Freihaltetrasse Pillaustr.	4	hoch, Grunderwerb Braunschweiger Schrebergartenverein, Nutzung der Freihaltetrasse Pillaustr.	2	gering, Flächen im Bereich der Brücken, Nutzung Freihaltetrasse HDL	4	gering, Flächen im Bereich der Brücken, Nutzung Freihaltetrasse HDL	4	mittel, Flächen im Bereich der Brücke, Nutzung Freihaltetrasse HDL	3	sehr hoch, Grunderwerb KGV Stellwerk 7	2	sehr hoch, Grunderwerb an B1 und Ostseite HDL	1
	4.2 Schall und Erschütterung	keine Beeinträchtigung Wohnbebauung südl. Helmstedter Straße. Beeinträcht. Kattower Str./Memeier Str.	3	Beeinträchtigung Wohnbebauung südl. Helmstedter Str.	3	Beeinträchtigung Wohnbebauung südl. Helmstedter Str.	3	Beeinträchtigung Wohnbebauung südl. Helmstedter Str.	3	Beeinträchtigung Wohnbebauung südl. Helmstedter Str.	3	Beeinträchtigung Wohnbebauung südl. Helmstedter Str.	3	Beeinträchtigung Wohnbebauung südl. Helmstedter Str.	3	Beeinträchtigung Wohnbebauung südl. Helmstedter Str. und B1	2
	4.3 Bauzeit	Lange Bauzeit durch lange Brücke	2	Lange Bauzeit durch lange Brücke	2	Lange Bauzeit durch lange Brücke	2	mittlere Bauzeit durch kurze Brücke und Anpassung AS BAB	3	lange Bauzeit durch kurze Brücke und Umbau AS BAB	2	mittlere Bauzeit durch kurze Brücke und Umbau AS BAB	2	mittlere Bauzeit durch kurze Brücke und kein Umbau AS BAB	4	mittlere Bauzeit durch kurze Brücken und Umbau Kreuzung B1	3
	4.4 Beeinträchtigung Naherholung	gering	4	sehr gering, kürzere Anbindung Helmstedter Str. an Ringgleisradweg	5	mittel, Beeinträchtigung des Braunschweiger Schrebergartenvereins	2	gering	4	gering	4	gering	4	mittel, Beeinträchtigung des Schrebergartenvereins Stellwerk 7	2	gering	4
	4.5 Trennwirkung von Quartieren	sehr gering, Trasse auf vorhandenen Verkehrsflächen	5	sehr gering, Trasse auf vorhandenen Verkehrsflächen	5	sehr gering, Trasse auf vorhandenen Verkehrsflächen	5	sehr gering, Trasse auf vorhandenen Verkehrsflächen	5	sehr gering, Trasse auf vorhandenen Verkehrsflächen	5	sehr gering, Trasse auf vorhandenen Verkehrsflächen	5	sehr gering, Trasse auf vorhandenen Verkehrsflächen	5	sehr gering, Trasse auf vorhandenen Verkehrsflächen	5
<b>25</b>	<b>Summe Anlieger</b>	<b>68%</b>	<b>17</b>	<b>76%</b>	<b>19</b>	<b>56%</b>	<b>14</b>	<b>76%</b>	<b>19</b>	<b>72%</b>	<b>18</b>	<b>68%</b>	<b>17</b>	<b>64%</b>	<b>16</b>	<b>60%</b>	<b>15</b>
5. Allgemeinheit	5.1 Beeinträchtigung des Landschaftsbildes	hoch, hohe, lange Brücke über den Rangierbahnhof	2	hoch, hohe, lange Brücke über den Rangierbahnhof	2	hoch, hohe, lange Brücke über den Rangierbahnhof	2	mittel, neue Brücke neben vorhandener Straßenbrücke	3	mittel, neue Brücke neben vorhandener Straßenbrücke	3	mittel, kurze Brücke über den Rangierbahnhof	3	mittel, neue Brücke neben vorhandener Straßenbrücke	3	sehr hoch, hohe Brücke über BAB	1
	5.2 Beeinträchtigungen für Boden, Wasser, Luft, Tiere, Pflanzen	mittel, "Grüngürtel Bahndamm"	3	mittel, "Grüngürtel Bahndamm"	3	mittel, "Grüngürtel Bahndamm"	3	mittel	3	mittel	3	sehr hoch, Verlust von Grünflächen Braunschweiger Schrebergartenverein	1	sehr hoch, Verlust von Grünflächen Braunschweiger Schrebergartenverein	1	mittel, "Grünstreifen" zwischen B1 und A39	3
	5.3a Beeinträchtigung Kulturgüter (Denkmalschutz)	keine Denkmäler, keine Beeinträchtigung	5	keine Denkmäler, keine Beeinträchtigung	5	keine Denkmäler, keine Beeinträchtigung	5	keine Denkmäler, keine Beeinträchtigung	5	keine Denkmäler, keine Beeinträchtigung	5	keine Denkmäler, keine Beeinträchtigung	5	keine Denkmäler, keine Beeinträchtigung	5	keine Denkmäler, keine Beeinträchtigung	5
	5.3b Integrierbarkeit in Stadträume	gut	4	gut	4	gut	4	gut	4	gut	4	gut	4	gut	4	gut	4
<b>20</b>	<b>Summe Allgemeinheit</b>	<b>70%</b>	<b>14</b>	<b>70%</b>	<b>14</b>	<b>70%</b>	<b>14</b>	<b>75%</b>	<b>15</b>	<b>75%</b>	<b>15</b>	<b>65%</b>	<b>13</b>	<b>65%</b>	<b>13</b>	<b>65%</b>	<b>13</b>
6. Verträge und Vereinbarungen	6.1 Kreuzungsvereinbarung DB Netz	erforderlich	1	erforderlich	1	erforderlich	1	erforderlich	1	erforderlich	1	erforderlich	1	erforderlich	1	erforderlich	1
	6.2 Abstimmung Landesstraßenbehörde	keine Beeinträchtigung AS Rautheim, Brücke über A39	3	keine Beeinträchtigung AS Rautheim, Brücke über A39	3	keine Beeinträchtigung AS Rautheim, Brücke über A39	3	Beeinträchtigung AS Rautheim (Abfahrt aus WOB), Brücke über A39	2	Umbau/Eingriff in die AS Rautheim, Brücke über A39	1	Umbau/Eingriff in die AS Rautheim, Brücke über A39	1	keine Beeinträchtigung AS Rautheim, Brücke über A39	3	keine Beeinträchtigung AS Rautheim, Brücke über A39	3
	6.3 Folgekosten DB AG (Gleisperrung, Gleisverlegung, Montagemöglichkeit)	hoch, Stützen nah am Gleis, temporäre Sperrungen	1	hoch, Stützen nah am Gleis, temporäre Sperrungen	1	hoch, Stützen nah am Gleis, temporäre Sperrungen	1	mittel (normaler Abstand zum Gleis, kurze Sperrzeiten)	3	mittel (normaler Abstand zum Gleis, kurze Sperrzeiten)	3	mittel (normaler Abstand zum Gleis, kurze Sperrzeiten)	3	mittel (normaler Abstand zum Gleis, kurze Sperrzeiten)	3	mittel (normaler Abstand zum Gleis, kurze Sperrzeiten)	3
<b>15</b>	<b>Summe Verträge</b>	<b>33%</b>	<b>5</b>	<b>33%</b>	<b>5</b>	<b>33%</b>	<b>5</b>	<b>40%</b>	<b>6</b>	<b>33%</b>	<b>5</b>	<b>33%</b>	<b>5</b>	<b>47%</b>	<b>7</b>	<b>47%</b>	<b>7</b>
<b>115</b>	<b>Summe 1.0</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>79</b>	<b>67</b>	<b>73</b>	<b>67</b>	<b>73</b>	<b>67</b>	<b>63</b>	<b>73</b>	<b>61</b>	<b>61</b>	<b>73</b>	<b>61</b>	<b>61</b>	<b>61</b>
	<b>Rang</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>
	<b>Gewählt für das weitere Verfahren</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>