

Stadtbahnausbau Stadt.Bahn.Plus

2. Bürgerworkshop  
Campusbahn/Querum

Montag, 01.07.19, 18:30 bis 21:30 Uhr, Neue Oberschule



**Stadt.Bahn.Plus.**

**Campusbahn**

Bringt Braunschweig weiter!

## Ergebnisprotokoll

### Ablauf

1. Begrüßung und heutiger Ablauf
2. Information: Wo stehen wir?
  - Ziele Bürgerworkshops und Anregungen aus dem 1. Bürgerworkshop
3. Einführung
  - Trassenvorschläge als Ergebnisse des 1. Bürgerworkshops
  - Bewertung der Trassenvarianten – 1. Bewertungsstufe
  - Bewertung der Trassenvarianten – 2. Bewertungsstufe
4. Dialogstationen: Diskussion der Trassenführungen an Planungstischen
  - Fragen, Hinweise, Einschätzungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer
5. Zusammenfassung
6. Ausblick
  - Nächste Schritte und Zeitplan

### Moderation und Protokoll

Karolin Thieleking, Lisa Hitzmann, Birgit Bertuleit, Ramona Hachmeister (KoRiS)

### Anlagen zum Protokoll

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

## 1 Begrüßung und heutiger Ablauf

### Grußworte

[Heinz-Georg Leuer, Stadtbaurat]

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

### Ablauf und Teilnehmende

[Karolin Thieleking, KoRiS]

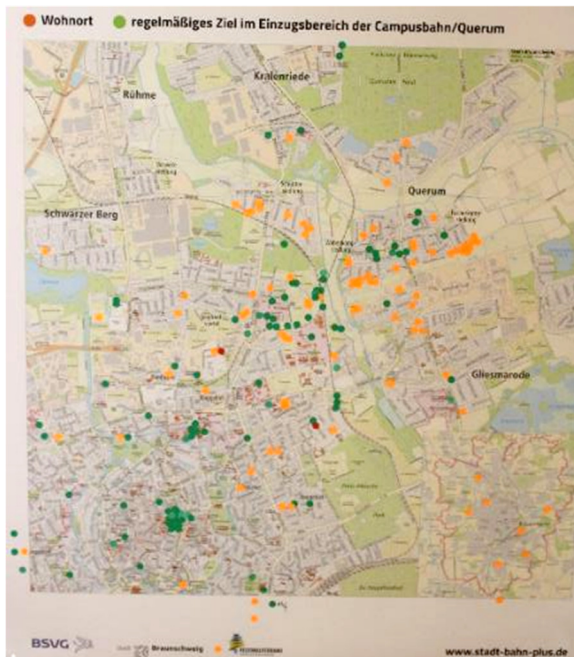
→ Siehe Präsentation unter [www.stadt.bahn.plus.de](http://www.stadt.bahn.plus.de) (Folie 4)

Nach einer kurzen Einführung zum aktuellen Stand der Planung und zum Verfahren stellen Stadt Braunschweig und Braunschweiger Verkehrs-GmbH die Zwischenergebnisse der fachlichen Bewertung in Hinblick auf die Trassenvorschläge aus dem 1. Bürgerworkshop vor. Aufgrund der besonderen Variantenvielfalt im Stadtbahnausbau-Projekt Campusbahn/Querum wird die weitere Betrachtung der Trassenvorschläge separat für drei Untersuchungsräume erfolgen. Über die Auswahl und den Verlauf der

verbleibenden Trassenvarianten informieren Stadt Braunschweig und Braunschweiger Verkehrs-GmbH zum Einstieg. Anschließend haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Möglichkeit an Dialogstationen Fragen, Hinweise und Einschätzungen zu den verschiedenen Trassenführungen in den jeweiligen Untersuchungsräumen einzubringen.

Vorstellung der Teilnehmenden:

Mehr als die Hälfte der gut 160 Teilnehmerinnen und Teilnehmer hat bereits am ersten Bürgerworkshop Campusbahn/Querum teilgenommen. Beim Empfang konnten alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer zusätzlich zur Abfrage im Plenum einen Punkt kleben, wo sie wohnen oder ein regelmäßiges Ziel im Einzugsbereich haben und wie oft sie den ÖPNV nutzen.



- Der Großteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmern – knapp die Hälfte – wohnt in Querum, knapp ein Viertel in der Nordstadt. Weitere Teilnehmerinnen und Teilnehmer kommen aus benachbarten Stadtgebieten wie Glesmarode, dem östlichen Ringgebiet oder aus dem gesamten Stadtgebiet.
- Ein häufiges Ziel der Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist die Innenstadt. Des Weiteren variieren die Ziele zwischen Arbeitsplatz, Kindergarten, der TU sowie Kleingärten.
- Etwa 20 Prozent der Befragten nutzen fast täglich den ÖPNV, rund 40 Prozent fahren mehrmals im Monat oder nie mit dem Bus oder der Stadtbahn in Braunschweig.

**Eingangsfrage: Wie oft nutzen Sie den ÖPNV?**

<b>fast täglich: 20</b>	<b>mehrmals im Monat: 34</b>	<b>so gut wie nie: 37</b>
-------------------------	------------------------------	---------------------------

Auch Vertreterinnen und Vertreter der Politik, aus Vereinen und Verbänden sowie Studierende der Technischen Universität Braunschweig (TU) sind anwesend.

## 2 Information: Wo stehen wir?

### Ziele Bürgerworkshops und Anregungen aus dem 1. Bürgerworkshop

[Karolin Thieleking, KoRiS]

→ Siehe Präsentation unter [www.stadt.bahn.plus.de](http://www.stadt.bahn.plus.de) (Folie 5-9)

In den Bürgerworkshops möchten die Stadt Braunschweig und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH die Bürgerinnen und Bürger in die Planung und Bewertung der möglichen Trassen einbeziehen. Im ersten Workshop für die Campusbahn/Querum wurde über das Verfahren und die Rahmenbedingungen zum Stadtbahnausbau informiert und der Vorschlag zur Streckenführung vorgestellt und diskutiert. Die aufgenommenen Hinweise, Anregungen und ersten Einschätzungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur vorgeschlagenen Streckenführung hat das Planungsteam ausgewertet. Zentrale Themen waren u.a.:

- Alternative Brückenstandorte und Trassenführungen über die DB-Gleise und die Flüsse Mittelriede und Wabe
- Alternative Trassenführungen und Haltestellenlagen für die Führung der Stadtbahn im Bereich Nordstadt, Campus Nord und Campus Ost sowie zur Anbindung von Querum

Im Fokus des **heutigen Bürgerworkshops** zur Campusbahn/Querum steht die Vorstellung und Diskussion der unterschiedlichen Trassenführungen und damit verbundener erster planerischer Lösungsmöglichkeiten. Ziel ist es, die Trassenvarianten aus verschiedenen Sichtweisen zu bewerten und Vor- und Nachteile der vorgeschlagenen Varianten zu sammeln. Am Ende der Arbeitsphase können die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Empfehlungen für einzelne Varianten aussprechen, um die Variantenvielfalt soweit wie möglich zu reduzieren.

Grundsätzlich sind in diesem Verfahren zum jetzigen Zeitpunkt der frühzeitigen Beteiligung viele Detailfragen mit zu betrachten, ohne dass es dafür abschließende planerische Lösungen geben kann. Wichtig ist im heutigen Workshop zu berücksichtigen, dass es sich zunächst um **Zwischenergebnisse** der fachlichen Prüfung und einer vorläufigen Bewertung **ohne volkswirtschaftliche Betrachtung (NKI)** handelt. Der NKI ist ein Muss-Kriterium für die Förderwürdigkeit jedes Ausbauprojektes. Eine Abschätzung des NKI erfolgt im Rahmen der nächsten Arbeitsphase zur Prüfung und Bewertung der Ergebnisse aus dem zweiten Bürgerworkshop.

Der **dritte Bürgerworkshop** ist im Herbst 2019 geplant. Soweit möglich sollte am Ende des Workshopverfahrens eine Empfehlung für die favorisierte Variante ausgesprochen werden, die möglichst viele Interessen berücksichtigt.

Der gesamte Beteiligungsprozess wird auf [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de) dokumentiert. Dort besteht auch die Möglichkeit einen Newsletter anzufordern und weitere Hinweise einzubringen.

## 3 Einführung

### Bewertung der Trassenvarianten – 1. Bewertungsstufe

[Michael Walther, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter [www.stadt.bahn.plus.de](http://www.stadt.bahn.plus.de) (Folie 10-14)

Das Planungsteam hat die zahlreichen Anregungen aus dem 1. Bürgerworkshop ausgewertet. Dabei waren u.a. die Vorgaben des Rates zur Erschließung von Neubaugebieten, der TU-Campus Nord und Ost sowie von Querum zu berücksichtigen. Um geeignete Streckenvorschläge zu identifizieren, die diesen Vorgaben und den Zielen der Planung entsprechen, hat das Planungsteam folgende Bewertungskriterien zur Trassenfindung zu Grunde gelegt:

- Baulich/technische Machbarkeit (Trassierung/Radien)
- Verfügbarkeit von ausreichenden Flächen zur baulichen Umsetzung
- Anbindung neuer Wohnquartiere/wichtiger Ziele/Erschließung Fahrgastpotenzial
- Umsetzbarkeit des Brückenbauwerks

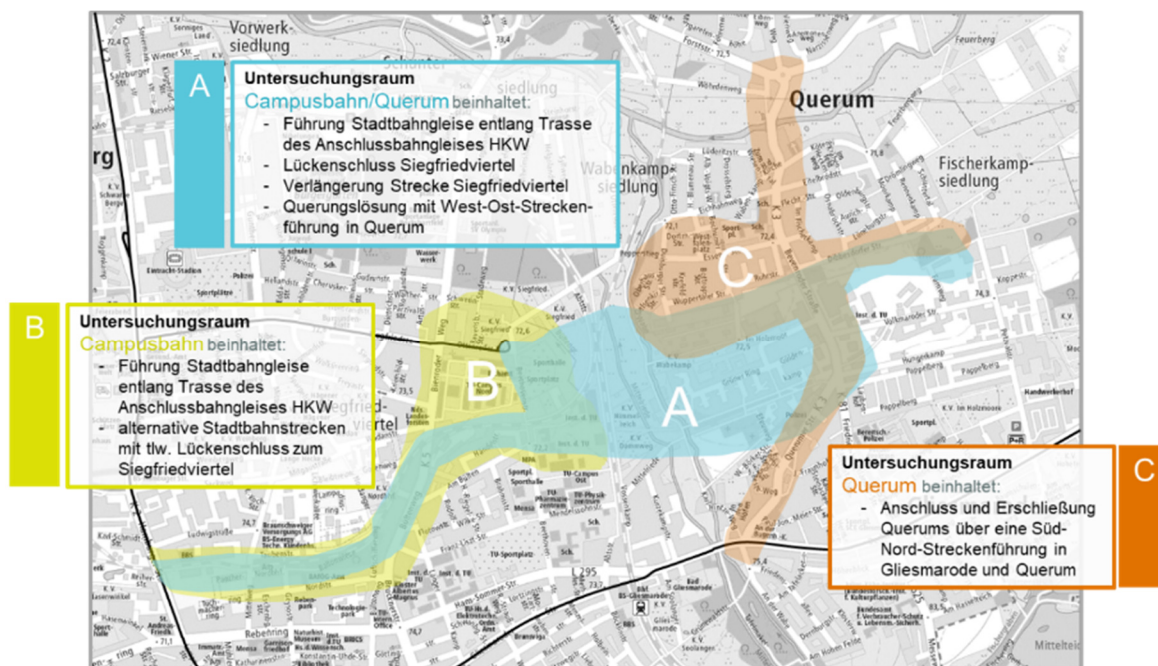
Die verbleibenden Trassen, welche diese Kriterien erfüllen, werden im Rahmen der weiteren Planung und somit im heutigen zweiten Bürgerworkshop weiter betrachtet.

### Bewertung der Trassenvarianten – 2. Bewertungsstufe

[Roland Böttcher, Stadt Braunschweig und Albrecht Curland, Braunschweiger Verkehrs-GmbH]

→ Siehe Präsentation unter [www.stadt.bahn.plus.de](http://www.stadt.bahn.plus.de) (Folie 15-60)

In der Arbeitsphase zur Prüfung und Bewertung nach dem 1. Bürgerworkshop hat das Planungsteam die Trassenvorschläge in drei verschiedene Untersuchungsräume und damit verbundenen Trassen gegliedert:

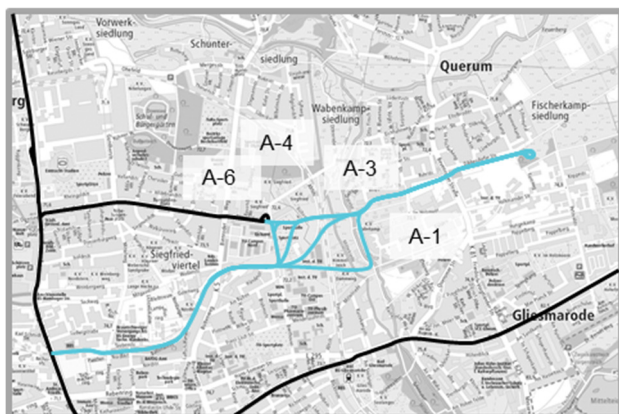


In den drei Untersuchungsräumen stehen jeweils verschiedene Trassenvarianten zur Diskussion. Das Planungsteam hat zunächst jeden Untersuchungsraum separat betrachtet und jeweils eine Bewertungsmatrix erstellt. Es wurden bislang keine Kombinationen von Trassenvarianten bewertet.

Die Ergebnisse der 2. Bewertungsstufe sind je Untersuchungsraum in einer Bewertungsmatrix zusammengeführt.

→ Bewertungskriterien und Bewertungsmatrizen für die Trassenvarianten der Untersuchungsräume A bis C: Siehe Downloads unter [www.stadt-bahn-plus.de/projekte/campusbahnquerum/](http://www.stadt-bahn-plus.de/projekte/campusbahnquerum/)

### Untersuchungsraum A Campusbahn/Querum



Untersuchungsraum A betrachtet eine durchgehende Trassenführung von der Hamburger Straße bis zum Neubaugebiet Dibbesdorfer Straße Süd in Querum und beinhaltet einen notwendigen Brückenbau zur Querung der DB-Gleise und der Flüsse Mittelriede und Wabe.

Die verbleibenden Trassenvarianten im Untersuchungsraum A, welche im 2. Bürgerworkshop näher betrachtet werden, sind A-1, A-3, A-4 und A-6; sie führen alle zunächst entlang der Trasse des heutigen Anschlussgleises von der Hamburger Straße über den Mittelweg bis zur Beethovenstraße. Nach der Querung der DB-Gleise und der Flüsse Mittelriede und Wabe verläuft die Stadtbahntrasse von der Duisburger Straße bis zur Wendeschleife im Moorkamp. Alle Varianten queren den Landschaftsraum mit einer Brücke und haben auf Querumer Seite denselben Anschlusspunkt südlich des Kindergartens. Die Varianten unterscheiden sich daher v. a. im Bereich der Querung des Landschaftsraums:

- Variante A-1 nutzt den bestehenden, alten Bahndamm östlich der DB-Gleise
- Variante A-3 ist die Ursprungsvariante (Streckenvorschlag des 1. Bürgerworkshops gemäß den Ergebnissen der Voruntersuchung)
- Variante A-4 verläuft etwas weiter nördlich als A-3 über das Gelände des heutigen Sportplatzes

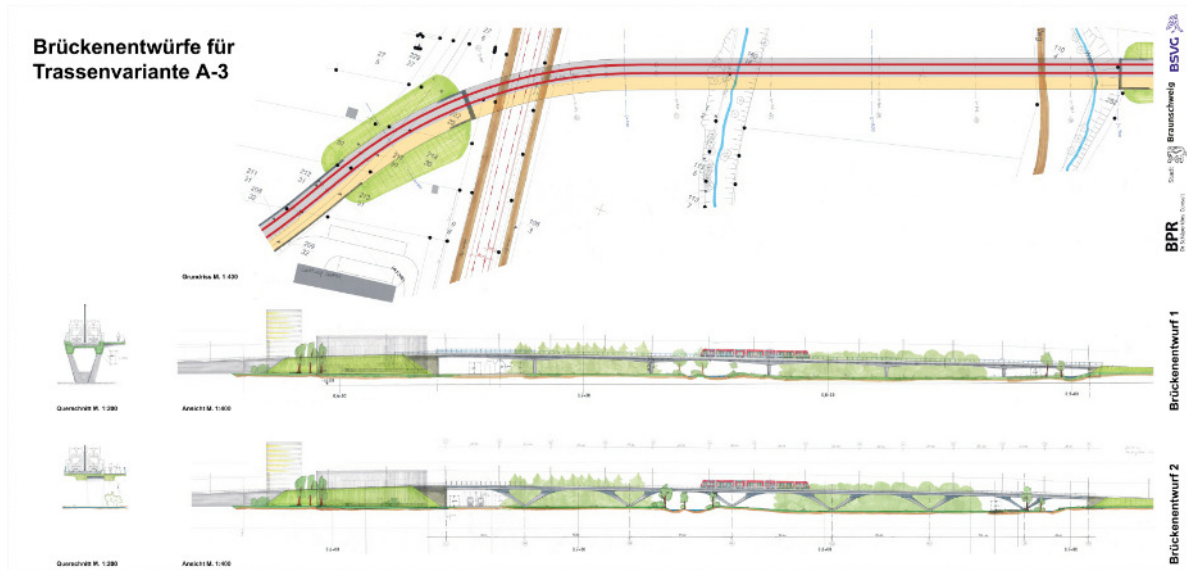
- Variante A-6 führt über die Beethovenstraße nach Norden, sie hat einen Anschluss an den Bestand (Gleisdreieck) und verläuft dann recht gradlinig nach Osten.
- Hinweis: Für die Trassenvarianten A-1 sowie A-3 liegen **Brückenentwürfe** als Diskussionsgrundlage und erste Lösungsskizzen vor. Die Brückenentwürfe der Strecke A-3 sind vom Erscheinungsbild her analog für die Varianten A-4 und A-6 zu betrachten. Allerdings sind die Brückenentwürfe zu A-4 und A-6 aufgrund der zu überbrückenden Weichenanlage der DB-Gleise deutlich länger als A-3.
- **Brückenentwurf Variante A-1:** Das Brückenbauwerk dieses Entwurfs beginnt im Bereich des TU-Campus Ost. Die Brücke führt südlich der Halle des Leichtweiß-Instituts für Wasserbau der TU vorbei und ist als ein von 2 m bis auf 6,5 m ansteigendes Rampenbauwerk gestaltet. Die 6,5 m sind die erforderliche Höhe um die DB-Gleise zu queren. Nach Überquerung der DB-Gleise schließt das Brückenbauwerk auf der östlichen Seite der DB-Trasse an einen bestehenden ehemaligen Bahndamm an. Dieser Bahndamm müsste verbreitert und am westlichen Ende um ca. 1 m erhöht werden, um die geforderte Querungshöhe der DB-Gleise zu erreichen. Anschließend werden die Gleise der Stadtbahn auf Höhe des bestehenden ehemaligen Bahndamms geführt. Mittelriede und Wabe werden jeweils mit kleineren Brückenbauwerken überspannt, die an den Damm angepasst werden. Bestehende Strukturen können für diese kleinen Brücken nicht weiterverwendet werden.

Die Brücke wäre ca. 6,50 m hoch, ca. 200 m lang. Der begleitende Fuß-/Radweg auf der Brücke würde eine Breite von 4 m aufweisen.

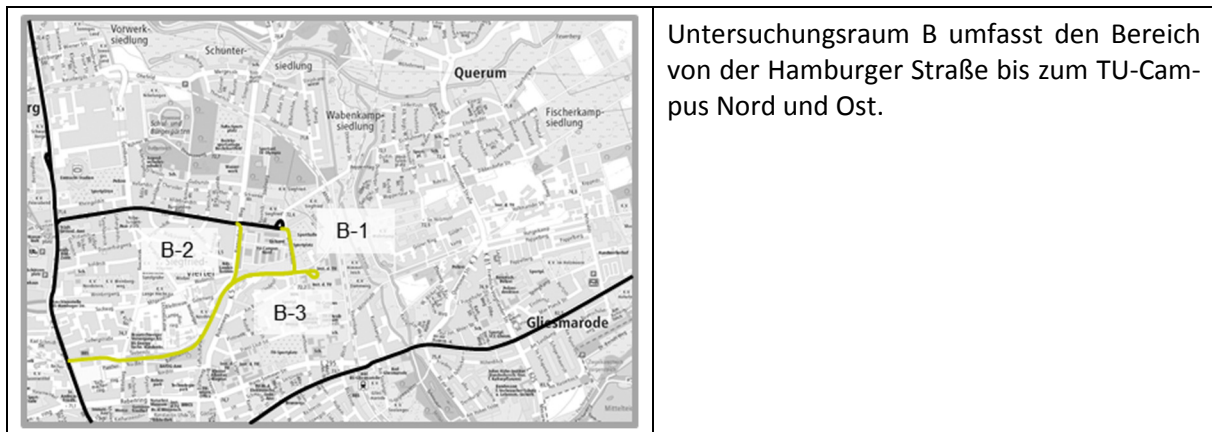


- **Brückenentwürfe Variante A-3:** Die dargestellten Brücken queren den Landschaftsraum nördlich der Halle des Leichtweiß-Instituts für Wasserbau der TU. Beide Brückenbauwerke beginnen mit einem Dammbauwerk im Verlauf der Trasse des heutigen Anschlussgleises für das Heizkraftwerk Mitte. Der Damm steigt von der Beethovenstraße bis zu den DB-Gleisen auf 6,5m an. Die 6,5 m sind die erforderliche Höhe um die DB-Gleise zu queren. Im Bereich der DB-Gleise beginnt das eigentliche Brückenbauwerk, welches nach Querung der DB-Gleisanlagen zum Karl-Hintze-Weg hin auf ca. 4 m abfällt. Nach der Überquerung der Wabe schließt sich ein kleineres Dammbauwerk an, um mit der Stadtbahntrasse an das Geländeniveau im Bereich Querum anzuschließen. Bei den dargestellten Brückenentwürfen wird versucht, durch weite Stützenabstände möglichst wenig in den Landschaftsraum einzugreifen.

Die Maße der Brücke wären: 12 m breit, wobei 4 m auf den begleitenden Fuß-/Radweg entfallen würden, 6,50 m hoch und ca. 260 m lang.



### Untersuchungsraum B Campusbahn



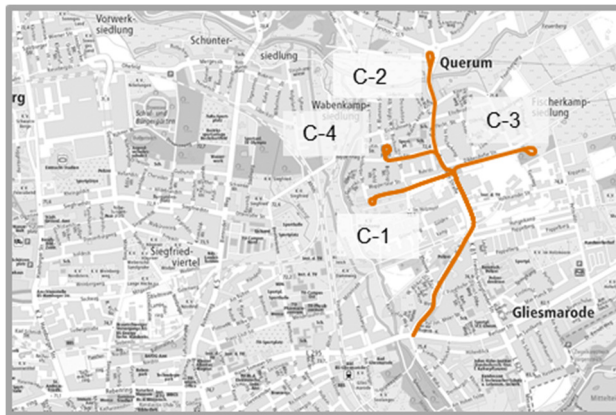
Untersuchungsraum B umfasst den Bereich von der Hamburger Straße bis zum TU-Campus Nord und Ost.

Für den Untersuchungsraum B hat das Planungsteam alle verbliebenen Varianten zur weiteren Diskussion im 2. Bürgerworkshop ausgewählt. Die Variante B-2 sieht ein Gleisdreieck an der Ecke Hamburger Straße / Siegfriedstraße vor, so dass die geändert geführte Stadtbahnlinie 2 nach Norden abbiegen kann, um am Stadion zu enden.

- Variante B-1 folgt der Trasse des heutigen Anschlussgleises für das Heizkraftwerk Mitte bis zur Beethovenstraße, folgt dieser dann nach Norden und wird an die bestehende Wendeschleife in der Ottenroder Straße angebunden. Ein Linienwechsel ist hier im Linienkonzept derzeit vorgesehen.
- Variante B-2 folgt ebenfalls dem heutigen Anschlussgleis biegt jedoch bereits über den Bienroder Weg nach Norden ab und führt dann nach Westen auf die Bestandsstrecke in der Siegfriedstraße. Ein Anschluss an die Wendeschleife Ottenroder Straße ist nicht vorgesehen. Der Campus Ost der TU wird nicht vollständig erschlossen.
- Variante B-3 folgt auch dem heutigen Anschlussgleis bis zum Campus Ost der TU. Eine Wendeschleife könnte auf einer vorhandenen Freifläche errichtet werden. Ein Linienwechsel wäre bei dieser Variante nicht notwendig.

Die Varianten B-1 und B-3 inkludieren den Erhalt der Bestandslinie auf der Siegfriedstraße, wobei bei der Variante B-1 ein Linienwechsel zwischen der neuen Campusbahn-Linie und der Bestandslinie im Linienkonzept vorgesehen ist, bei Variante B-3 wäre kein Linienwechsel notwendig.

### Untersuchungsraum C Querum



Untersuchungsraum C erschließt Querum über eine Süd-Nord-Streckenführung über Gliesmarode und Querum und beinhaltet verschiedene Optionen für eine alternative Erschließung Querums über die Achse Querumer und Bevenroder Straße beginnend an der Berliner Straße.

Das Planungsteam hat die Varianten C-1 bis C-4 für die weitere Diskussion ausgewählt. C-5 wird im 2. Bürgerworkshop nicht weiter betrachtet, da diese Trassenvariante lediglich eine Verlängerung der Trassenvariante C-1 bis zum Westfalenplatz darstellt und der Westfalenplatz über die Variante C-4 ebenfalls erreicht wird. Alle Varianten enden in einer Wendeschleife. Bei C-4 handelt es sich jedoch eher um eine Blockumfahrung.

- Variante C-1 soll bis zum westlichen Siedlungsrand von Querum verlaufen
- Variante C-2 führt in Süd-Nord-Richtung quer durch Querum hindurch
- Variante C-3 verläuft bis zum östlichen Siedlungsrand von Querum
- Variante C-4 führt länger entlang der Bevenroder Straße als die Varianten C-1 und C-3 und biegt dann westlich in die Essener Straße ein, um am Westfalenplatz zu enden.

## 4 Dialogstationen: Diskussion der Trassenführungen an Planungstischen

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer teilen sich in elf zufällig zusammengesetzten Kleingruppen auf und diskutieren jeweils die vorgestellten Varianten der drei Untersuchungsräume. In den Kleingruppen werden Hinweise und Fragen aufgenommen und Einschätzungen zu folgenden Fragestellungen gesammelt:

- Wo soll die neue Stadtbahntrasse je Untersuchungsraum verlaufen?
- Was ist zu beachten?
- Welche Vor- und Nachteile haben die Varianten?

→ Ergebnisse der Dialogstationen siehe separate Anlage

## 5 Zusammenfassung

[Karolin Thieleking, KoRiS]

Die Kleingruppen haben an den Stationen konstruktiv und intensiv zu allen drei Untersuchungsräumen diskutiert. Fragen konnten soweit möglich geklärt sowie Hinweise und Anregungen mit Hilfe der Planskizzen aufgenommen werden. Einige Gruppen haben alternative Streckenführungen eingebracht. Insgesamt ist für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Berücksichtigung der Umweltbelange von hoher Bedeutung, sie wünschen sich möglichst wenig Eingriffe in den Landschaftsraum. Viele bewerten daher die Brückenvarianten kritisch und tendieren zu einer Lösung mit einer Kombination der Trassen-

varianten der Untersuchungsräume B und C. Allerdings heben einige Gruppen die Vorteile der Trassenvarianten im Untersuchungsraum A hervor, da diese eine bessere Erschließungswirkung haben und Chancen für eine räumliche Neustrukturierung des Fuß-/Radverkehrs bieten.

Folgende Einschätzungen zu den Varianten in den jeweiligen Untersuchungsräumen lassen sich zusammenfassen:

### **Untersuchungsraum A Campusbahn/Querum**

Trotz der guten Reisezeit und Erschließungswirkung bewerten viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Trassenvorschläge im Untersuchungsraum A eher kritisch, denn durch den Brückenbau werde der Natur- und Landschaftsraum gestört. Eine Gruppe spricht sich für eine Trasse durch den Untersuchungsraum A aus, da mit dem Brückenbau eine gute Querungshilfe gegeben wäre. Im Falle einer Realisierung würden viele der Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Variante A-1 bevorzugen. Zwar ist die Strecke etwas länger als bei der Ursprungsvariante A-3 und es würden Flächen von einem Kleingartenverein benötigt, doch die Eingriffe in den Landschaftsraum seien hier durch die Nutzung eines bereits heute vorhandenen alten Bahndammes am geringsten.

### **Untersuchungsraum B Campusbahn**

Die meisten Gruppen tendieren zu der Trassenvariante B-1, da diese Variante insgesamt eine hohe Erschließung sowie eine geringe Störanfälligkeit bietet. Hingegen kritisieren die Teilnehmenden an Variante B-2, dass diese den bereits verkehrlich belasteten Bienroder Weg nutze und zudem nicht das gesamte Campusgelände der TU Braunschweig optimal anbinde.

### **Untersuchungsraum C Querum**

Im Untersuchungsraum C stellt sich an vielen Dialogstationen die Frage, inwiefern der vorhandene Straßenraum für die Realisierung ausreicht, viele befürchten Konflikte des MIV mit anderen Nutzern des Straßenraums. Falls die C-Varianten weiterverfolgt werden sollten, würden viele Gruppen die Variante C-1 wegen der großen Erschließungswirkung im Bereich des neuen Baugebiets Holzmoor-Nord oder die Variante C-3 mit der Anbindung des Gebiets Dibbesdorfer Straße Süd und der Option auf eine zukünftige Netzerweiterung Richtung Osten favorisieren.

## **6 Ausblick und Verabschiedung**

[Klaus Benscheidt, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter [www.stadt.bahn.plus.de](http://www.stadt.bahn.plus.de) (Folie 74-76)

Im nächsten Schritt werten die Projektbeteiligten die Ergebnisse und Anregungen des zweiten Workshops aus. Des Weiteren sind Berechnungen zum Kosten-Nutzen-Verhältnis der vorgestellten und untersuchten Varianten erforderlich und die technische Machbarkeit der Brückenbauwerke ist zu klären.

Der 3. Bürgerworkshop ist für Herbst 2019 geplant. Angesichts der inhaltlichen Fülle des Projektes Campusbahn/Querum kann sich der Workshop etwas verschieben, ggf. ist ein vierter Bürgerworkshop sinnvoll. Ziel ist es, zum Ende des gesamten Workshopverfahrens eine gemeinsame Empfehlung für eine oder mehrere favorisierte Varianten auszusprechen. Die anschließende Gremienbeteiligung und der Ratsbeschluss zur Streckenführung finden voraussichtlich 2020 statt.