# Stadtbahnausbau Stadt.Bahn.Plus

# Bürger-Dialog Wendeanlage Gliesmarode am 27.05.2021 - Ergebnisprotokoll

**Online-Veranstaltungen via Zoom am Donnerstag, 27.05.21**
**15:00 bis 17:00 Uhr und 18:00 bis 20:00 Uhr**

Stadt.Bahn.Plus.
Volkmarode-Nord

**Inhaltsübersicht**


1 Begrüßung und Einführung ..... 1
2 Fachliche Einführung und Information ..... 2
3 Austausch in Dialoggruppen: Fragen und Hinweise zur Vorplanung ..... 2
4 Individuelle Einschätzung der Varianten ..... 12
5 Zusammenfassung und Ausblick im Plenum: Nächste Schritte und Zeitplan ..... 13


Anlage zum Protokoll: Präsentation unter www.stadt-bahn-plus.de/projekte/volkmarode-nord/

## 1 Begrüßung und Einführung

**Einführende Hinweise**

[Dieter Frauenholz, KoRiS, Moderation]

Aufgrund der Corona-Pandemie findet die Bürgerbeteiligung zum Teilprojekt Volkmarode Nord Streckenabschnitt Wendeanlage Gliesmarode online via zoom statt. An den beiden identischen Veranstaltungsdurchläufen (Beginn 15:00 und Beginn 18:00 Uhr) nehmen insgesamt rund 80 Personen teil.

Ziel der Veranstaltung ist es, die Planunterlagen zur Vorplanung und die Ideenskizzen aus verschiedenen Perspektiven und Sichtweisen zu betrachten, Fragen zu klären und Hinweise und Anregungen aufzunehmen.

**Begrüßung und Einführung**

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

In den vergangenen Monaten haben die Stadt Braunschweig und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH die Voruntersuchung zur Wendeanlage Gliesmarode abgeschlossen und die detailliertere Vorplanung begonnen. Die Hinweise aus den bisherigen Bürgerbeteiligungsveranstaltungen wurden in jedem Planungsschritt miteinbezogen. Ein großer Dank gilt allen interessierten und engagierten Bürgerinnen und Bürgern, die den Prozess verfolgen und die Planenden von der Stadt Braunschweig und Braunschweiger Verkehrs-GmbH mit ihren Anregungen unterstützen.

# 2 Fachliche Einführung und Information

**Wo stehen wir im Planungsprozess?**

Vorstellung durch Albrecht Curland, Braunschweiger Verkehrs-GmbH, Gesamtprojektleiter Stadtbahnausbau und Roland Böttcher, Stadt Braunschweig, Projektleiter Teilprojekt

→ Siehe Präsentation unter www.stadt-bahn-plus.de/projekte/volkmarode-nord/

**Vorstellung der Planunterlagen und Ideenskizzen**

Vorstellung durch Mathias Keuchel, Braunschweiger Verkehrs-GmbH, stellvertretender Projektleiter Teilprojekt und Roland Böttcher, Stadt Braunschweig, Projektleiter Teilprojekt

→ Siehe Präsentation unter www.stadt-bahn-plus.de/projekte/volkmarode-nord/

# 3 Austausch in Dialoggruppen: Fragen und Hinweise zur Vorplanung

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden in der Veranstaltung in zufällig zusammengesetzten Gruppen aufgeteilt. Jede Gruppe wird in einem separaten Videokonferenzraum vom Planungsteam unterstützt. In den Gruppen werden die relevanten Ausschnitte der Vorplanung eingeblendet, Fragen beantwortet und Hinweise und Anregungen aufgenommen. Fragestellungen sind dabei:

- Welche Fragen zu den Planunterlagen und Ideenskizzen haben Sie? Wo besteht Erläuterungsbedarf?
- Welche Hinweise und Anregungen für die weitere Planung gibt es?

Als Grundlage für den Austausch sind Planunterlagen wie Lagepläne und Ideenskizzen für die Wendeanlage eingeblendet.

Im Folgenden sind die Ergebnisse gruppenübergreifend dargestellt.

In folgenden werden die in den jeweiligen Gruppen gestellten

- Fragen mit einem **Fragezeichen**
- Vom Stadtbahnteam Antworten mit einem **Ausrufezeichen** und
- Aussagen von Teilnehmerinnen oder Teilnehmer mit einem **Punkt**

gekennzeichnet.

## 3.1 Allgemeine Hinweise und Fragen

? Werden Fördermittel für das Vorhaben genutzt?

! Für das Vorhaben werden Fördermittel von Bund und Land eingeworben ohne die eine Umsetzung nicht möglich wäre.

? Wie ist der Bezug zur RegioStadtBahn? Es entsteht der Eindruck, dass die Stadt Braunschweig einen eigenen Weg eingeschlagen hat.

! Die RegioStadtBahn sollte Städte im Umland anbinden, wobei auch bestehende Bahngleise mit einer anderen Spurbreite als im Stadtgebiet genutzt werden sollten. Das Projekt ist derzeit eingefroren. Das aktuelle Stadtbahn-Ausbauprojekt bezieht sich auf Grundlage eines Ratsbeschlusses ausschließlich auf das Stadtgebiet von Braunschweig.

? Fallen möglicherweise Straßenausbaubeiträge für die neugestalteten Geh- und Radwege an?

! Bevor die Ratsgremien über die Entwurfsplanungsunterlagen beschließen, werden Anliegerinnen und Anlieger über eventuelle Straßenausbaubeiträge informiert. Bei der Ermittlung von

Straßenausbaubeiträgen sind insgesamt nur diejenigen Knotenpunkte und Straßen beitragspflichtig, die nicht stadtbahnbedingt sind und somit von der Stadt zu tragen wären, die ihrerseits hierfür Beiträge erheben kann. Eine Kostenermittlung hierzu liegt noch nicht vor.

## 3.2 Lageplan 1

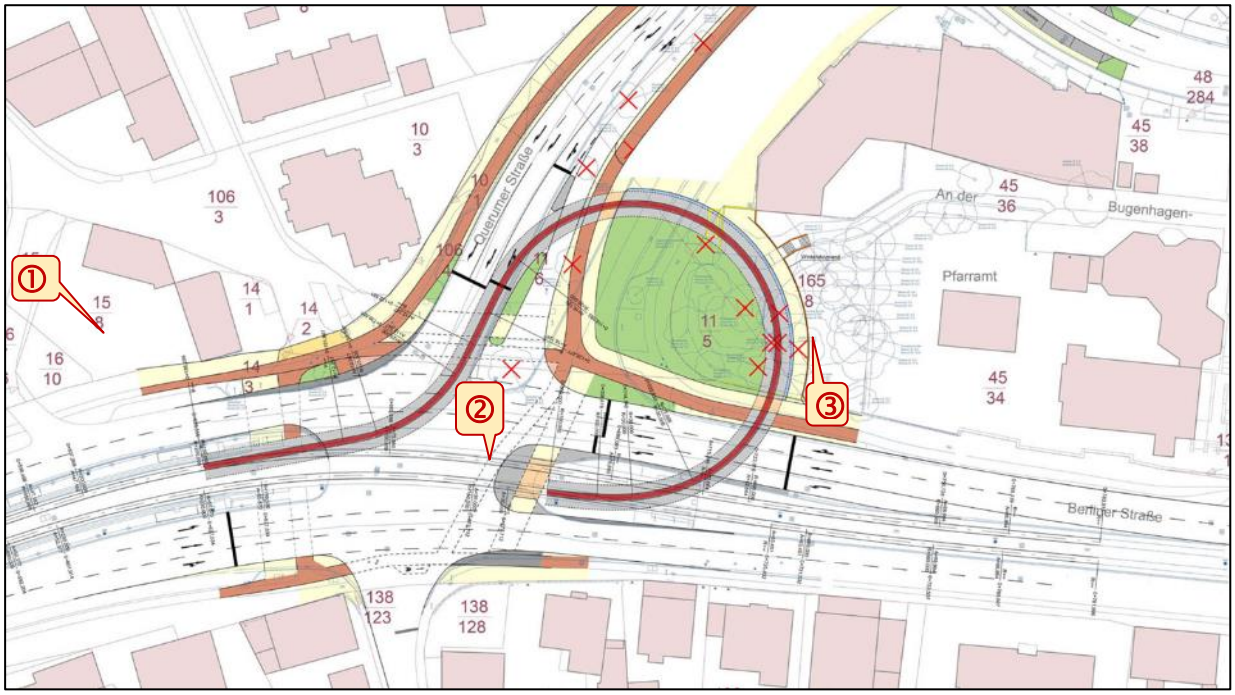



**Abbildung 1: Lageplan Wendeanlage Gliesmarode**

? Welchem Zweck dient die Wendeanlage? Bewirkt die Wendeanlage eine höhere Taktfrequenz?

! In dem künftigen Stadtbahnnetz ist ein 15-Minuten-Takt für die Stadtbahn nach Volkmarode vorgesehen. Im Innenstadtbereich und im östlichen Ringgebiet ist, aufgrund des hohen Bedarfs, eine zusätzliche Taktverdichtung erforderlich und gerechtfertigt. Östlich des Bahnhofs Gliesmarode nimmt die Bewohnerdichte jedoch ab, womit eine Taktverdichtung auf der weiteren Strecke ein Überangebot bedeuten würde. Ohne den Bau einer Wendeanlage wäre ein weiteres Fahrzeug erforderlich, um den dichten Takt bis Volkmarode-Nord zu bedienen – mit entsprechenden Anschaffungs- und dauerhaften Betriebskosten. Für das hinterlegte Betriebskonzept ist der Bau einer Wendeanlage in Gliesmarode an der Querumer Straße zwingend erforderlich und die volkswirtschaftliche tragfähige Variante.

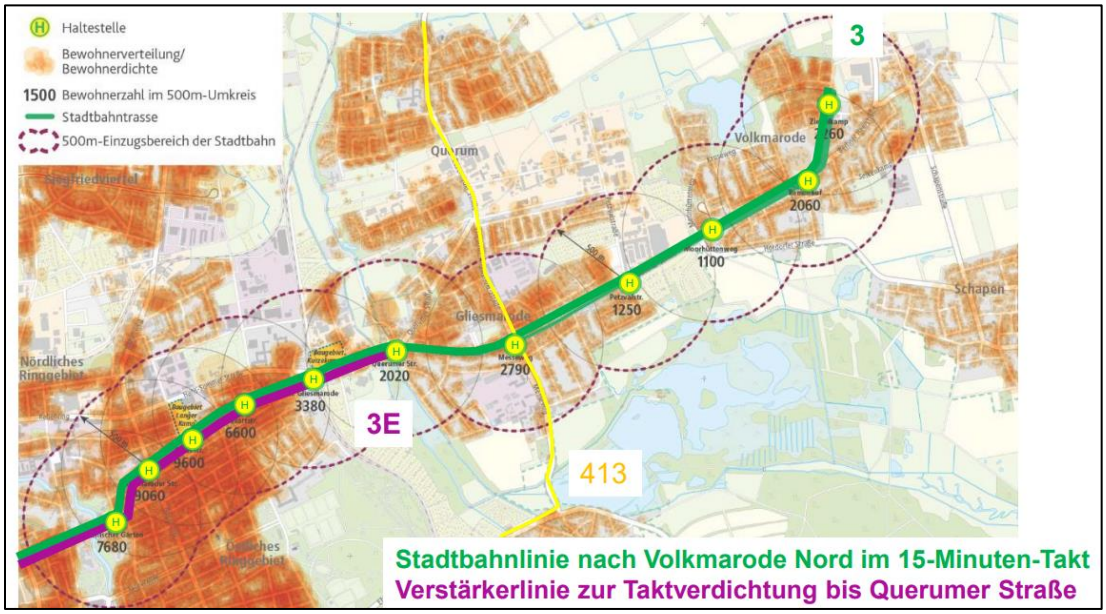



**Abbildung 2: Zielliniennetz und Haltestellenstandorte in Volkmarode**

? Warum ist eine Wendeanlage notwendig? Das neue Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) lässt eine Förderung ohne wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit zu.

! Der verabschiedete Gesetzestext sieht für Neubau-Vorhaben von Stadtbahnstrecken wie sie in Braunschweig vorgesehen sind, keinen Wegfall einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vor. Laut Gesetzestext (§3, Abs. 1 lit c), Satz 2) ist lediglich für die Grunderneuerung von Verkehrswegen der Straßenbahnen (Vorhaben nach § 2 Absatz 3 GVFG) und anderen Grunderneuerungsvorhaben im Schienenverkehr ein gesamtwirtschaftlicher Nachweis entbehrlich.

! Bei Neubau-Vorhaben ist der Nachweis der volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit weiterhin zwingend erforderlich. Dieses ist mit dem bundesweit einheitlichen Verfahren der Standardisierten Bewertung nachzuweisen.

**Ausführung der Wendeanlage**

? Wieviel kostet eine Wendeanlage?

! Die Kostenschätzung für die Wendeanlage Gliesmarode wird zum Abschluss der Vorplanung vorliegen. Eine Aktualisierung der Kostenstände erfolgt im Rahmen des Kompaktberichts für alle Teilprojekte des Gesamtprojektes Stadt.Bahn.Plus. nach Abschluss der entsprechenden Planungsphasen. Die Kosten für die Wendeanlage Gliesmarode fließen in das Teilprojekt Volkmarode-Nord ein.

? Warum liegt die Wendeanlage nicht in dem bereits versiegelten Bereich in der Kreuzung?

! Aufgrund des notwendigen Durchmessers der Wendeanlage und in Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ist es nicht möglich, die Wendeanlage im bisher schon versiegelten Bereich zu platzieren.

- Die knotennahe Wendeanlage ist grundsätzlich eine gute Lösung.
- Die Verschwenkung der Stadtbahn nach Süden sollte geprüft werden.
- Einschränkungen des Straßenverkehrs sollen für die Schonung von Grünflächen in Kauf genommen werden.
- Fahrspuren in der Querumer Straße könnten im Rahmen der Verkehrswende noch mehr reduziert werden.
- Zusätzliche Versiegelung von Flächen sollen vermieden werden.

? Wie groß ist der Radius der Wendeanlage? Ist die Wendeanlage im engsten möglichen Radius geplant?

! Weniger als die vorgesehenen 25 m Radius können nicht geplant und umgesetzt werden. Eine Wendeanlage mit diesem Radius ist z.B. am Radeklint vorhanden.

? Wie lang kann eine Stadtbahn sein, die in der Wendeanlage steht?

! Geplant wird mit einer Fahrzeuglänge von 40 m, aktuelle Fahrzeuge haben eine Länge von ca. 36 m.

? Werden Stadtbahnen auch nachts in der Wendeanlage wenden müssen?

! Während der Betriebszeit werden Stadtbahnen dort wenden. Die Betriebszeit ist derzeit bis ca. 1 Uhr und ab ca. 4 Uhr. Das Abstellen von Stadtbahnfahrzeugen in der Wendeanlage ist nicht vorgesehen.

**Geräusche an der Wendeanlage**

? Ist mit Quietschen an der Wendeanlage zu rechnen? Wie wird die Wendeanlage hinsichtlich des Schallschutzes ausgeführt?

! Bei dem geplanten Mindestradius von 25 m sind Kurvengeräusche nicht vollständig auszuschließen. Daher muss die Wendeanlage voraussichtlich mit einer Kurvenschmieranlage ausgerüstet werden.

! Im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens werden ein mögliches Auftreten von Kurvengeräuschen und die evtl. Notwendigkeit einer Kurvenschmieranlage detaillierter untersucht (nächste Planungsphase).

? Welche Oberbauform ist vorgesehen? Wunsch: Rasengleis in der Wendeanlage testen Sind immer Grüngleise vorgesehen?

! Der Großteil der Wendeanlage liegt im Straßenbereich, daher ist kein Rasengleis möglich.

- Bitte beim gesamten Projekt Volkmarode Nord und auch bei der Wendeanlage Gliesmarode spezielle Akustikmaßnahmen durchführen.

**Fuß und Radverkehr**

- Die Radwegeführungen im Knotenpunkt sollen möglichst gradlinig geplant werden.

! Hinweis wird aufgenommen und in der Entwurfsplanung geprüft.

- Der Radverkehr wird an der Insel vorbeigeführt. Siehe Abbildung 1 Punkt ②
- Es sollen Aufstellflächen für wartende Fußgänger an Lichtsignalanlagen geschaffen werden und die Radwege nach hinten versetzt werden.

! Diese Forderung wurde dort umgesetzt, wo es aus Platzgründen möglich ist.

- Grüne Welle für Fußgänger wäre gut.
- Radfahrer sollen ohne Halt auf einer Verkehrsinsel durchfahren können.

? Können Fuß- und Radwege auf Fahrbahnniveau geführt werden?

! Die örtliche Situation lässt eine Führung auf Fahrbahnniveau aufgrund von relativ langer Strecke und den Konflikten zwischen Fuß, Rad- und Kfz-Verkehr nicht zu. Eine detaillierte Prüfung erfolgt in der Entwurfsplanung.

? Das Absetzen der Fuß- und Radwege von der Fahrbahn ist gut. Könnte man das Niveau in der Höhe angleichen?

! Dies wird bei der weiteren Planung geprüft

? Müssen Radfahrer von „An der Wabe“ zum „Karl-Hinze-Weg“ diagonal über den Knotenpunkt fahren?

! Das Pkw-Linksabbiegen ist möglich. Radfahrende können diagonal queren, allerdings voraussichtlich ohne Markierung.

? Die Führung des Fuß- und Radverkehrs „An der Wabe“ ist nicht optimal. Ist eine Verschiebung des Radwegs weiter in Richtung Fahrbahn möglich?

  ! Mehr als die vorgesehene leichte Verbreiterung ist aufgrund von erforderlicher Aufstellfläche für Fußgänger an der Lichtsignalanlage nicht möglich.

- Fahrradabstellmöglichkeiten in der Wendeanlage oder westlich davon schaffen.
- Abstellanlagen für Fahrräder sollten in der Nähe des Haltestellenbereiches vorgesehen werden, ggf. bei der Wendeanlage.
- Radabstellanlagen sollten mitgedacht werden und möglichst witterungsgeschützt sein.

  ! Fahrradabstellanlagen werden grundsätzlich berücksichtigt, die genaue Ausführung ist noch nicht festgelegt.

- Die Weiterführung der Radverkehrsanlage in der Querumer Str. in Richtung Norden verbessern.

? Kann die Führung eines Radwegs über eine Weiche vermieden werden?

  ! Der Radweg wird nicht über bewegliche Weichenteilen geführt. Ganz vermieden werden könnte die Situation ‚Radweg über Weiche‘ nur durch Verschiebung der ganzen Wendeanlage nach Osten.

? Können beide Überwege weiter nach Westen verschoben werden?

  ! Dies würde eine Verschiebung der Haltestelle und der Lichtsignalanlage (Ampel) verursachen, die aufgrund anderer Radbedingungen nicht sinnvoll ist.

- Die Planung zur Gestaltung des Weges „An der Bugenhagenkirche“ ist noch in Abstimmung. Bezüglich der Barrierefreiheit wird noch diskutiert, ob eine Rampe gebaut werden muss.

**Verkehrsführung**

? Wie fährt die Straßenbahn wieder zurück?
Sind Pausenzeiten vorgesehen und wie lange dauern sie?

  ! Stadtbahnen der hier endenden Linie wenden in der Wendeanlage. Dazu fahren sie ohne Fahrgäste vorwärts in die Wendeanlage ein und nach einer Standzeit/Pause von ca. 5-10 Minuten zurück Richtung Innenstadt.

  ! Wenden im Uhrzeigersinn wäre hinsichtlich des Verschleißes sinnvoll, weil die meisten Wendeanlagen gegen den Uhrzeigersinn befahren werden. Diese Option wurde geprüft, ist aber aus Platzgründen nicht möglich.

? Kann man aus der Querumer Straße weiterhin geradeaus fahren und links abbiegen?

  ! An der aktuellen Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr wird sich nichts ändern.

  ! Die Querumer Straße ist weiterhin in beiden Richtungen befahrbar. Richtung Querum ist aufgrund des Verkehrsaufkommens ein Fahrstreifen vorgesehen

  ! Alle Überwege im Knotenpunkt und über die Gleise an der Wendeanlage werden mit Lichtsignalanlagen geregelt.

? Wird in diesem Bereich die Verlängerung nach Querum mit betrachtet?

  ! Die Anbindung von Querum wird im Teilprojekt 3 (Heidberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn/Querum) betrachtet. Auch mit der Wendeanlage bleibt ein Abzweig über die Querumer Straße nach Querum baulich möglich. Eine Förderfähigkeit der Verbindung über die Querumer Straße ist aktuell nicht gegeben. Ergänzende Informationen erhalten Sie über die Berichterstattung bzw. in den öffentlichen zugänglichen Unterlagen zum Teilprojekt 3 und dem Projektteil Campusbahn/Querum.

  ! Die Erschließung von Querum und deren standardisierte Bewertung wird künftig transparent der Öffentlichkeit erläutert.

? Wird die Wendeanlage gebaut, wenn die Stadtbahn nach Querum fahren soll?

! Die Wendeanlage ist für die Verbindung nach Volkmarode notwendig. Grundsätzlich bleibt die Weiterführung der Linie nach Querum mit dem Bau der Wendeanlage möglich, ist aber aktuell nicht wirtschaftlich. Ergänzende Informationen erhalten Sie über die Berichterstattung bzw. in den öffentlichen zugänglichen Unterlagen zum Teilprojekt 3 und dem Projektteil Campusbahn/Querum.

? Schließt der Fahrstreifenbedarf in der Kreuzung nicht einen Weiterbau nach Querum aus?

! Nein. Die Stadtbahn wird auf der Fahrbahn geführt. Fahrstreifen bleiben erhalten.

! Die Querumer Straße bleibt in beiden Richtungen befahrbar, nach Norden wird der Motorisierte Individualverkehr auf einer Spur geführt. Nur kurze Rotphasen sind im Knotenpunkt für den Verkehr durch Wendevorgänge der Stadtbahn notwendig.

! Die Wendeanlage wird so geplant, dass eine bauliche Verlängerung nach Querum machbar ist.

? Wäre eine Verlängerung nach Querum nicht eine gute Alternative mit Schonung der Freiflächen?

! Für die Verbindung nach Querum bestehen kurz- und mittelfristig keine Förderoptionen. Das Projekt Volkmarode muss für sich funktionieren.

- Es ist wichtig, die Campusbahn mit zu beachten.

? Kommt es zu einer Verschlechterung des Stadtbahnangebotes am Messeweg?

! Zukünftig gibt es weniger Fahrten pro Stunde mit der Stadtbahn auf der Berliner Straße im Abschnitt mit den Haltestellen Messeweg, Petzvalstraße und Moorhüttenweg. Großräumig ergibt sich aber für die gesamte Stadt Braunschweig insgesamt ein besseres Angebot.

**Parkplätze und Bäume**

? Wie ist die Bilanzierung von Bäumen und Stellplätzen vorher/nachher?
Wie wird sich die Zahl der Stellplätze verändern?

! Der Anteil an Stellplätzen und die Grünfläche ist gestaltbar. Es gibt noch keine abschließenden Zahlen dazu. Ca. 20 Bäume müssten entfallen, werden aber in nach Möglichkeit in unmittelbarer Nähe ersetzt werden. Unter Berücksichtigung des Baumalters: durchschnittlich ca. 3 neue Bäume als Ausgleich für einen zu fällenden alten Baum.

! Parkplätze entfallen auf der Westseite der Querumer Straße zugunsten des neuen Radwegs.

- Neue Bäume sollen sinnvoll platziert werden, so dass sie auch ausreichend Entwicklungspotenzial haben.
- Auch im Bereich der Kita können neue Bäume gepflanzt werden.

? Offene Frage: Ist ersatzweise das Parken im Karl-Hintze-Weg möglich?

- Eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen ist wichtig.

! Das Parken ist auf beiden Seiten der Paul-Jonas-Meier-Straße möglich.

! Kein Dauerparken. Parkmöglichkeiten sollten zeitlich begrenzt sein.

**Bauzeit**

? Wann ist der Baubeginn? Wie lange ist die Einfahrt in Querumer Straße nicht möglich?

! Das Verfahren ist noch am Anfang: 2022 wird voraussichtlich das Planfeststellungsverfahrens eingeleitet, welches mindestens ein Jahr dauern wird. Im Anschluss erfolgen Ausschreibungen, so dass ein Baubeginn frühestens 2024 erfolgen könnte. Die Dauer der Baumaßnahme wird auf mehrere Monate geschätzt.

! Die Stadt bemüht sich, die Einschränkungen möglichst gering zu halten, z.B. durch eine Bauzeit in den Sommerferien.

- Während der Bauarbeiten wird es zu Behinderungen im Verkehrsablauf kommen. Hierbei wird es wahrscheinlich eine temporäre Reduzierung auf einen Fahrstreifen geben.
- Der Ausbau in einer Bauphase inkl. Verbindung nach Querum wäre wünschenswert.

- Eine Verlängerung der Belastungen für Anwohner durch ein schrittweises Vorgehen beim Ausbau (erst Wendeanlage, dann Weiterbau Richtung Querum) soll möglichst vermieden werden.

**Grünflächen**

- Hinweis der Stadt: Die Ausgestaltung der Grünfläche innerhalb der Wendeanlage ist noch nicht festgelegt.

? Wie wird die umschlossene Grünfläche gestaltet?

! Die benachbarte Grünfläche ist frei gestaltbar. Es wird geprüft, welche Bäume erhalten werden können.

- Wichtig bei Kompensationsmaßnahmen: Der Maßnahmenträger (die Stadt bzw. die Verkehrs-GmbH) muss die Umsetzung und die Pflege sicherstellen.

? Sind im Planungsteam Fachleute aus dem Naturschutzbereich vertreten?

! Es wirken Fachbüros mit, die den Landschaftspflegerischen Begleitplan bearbeiten, und eng mit dem Fachpersonal aus dem zuständigen Fachbereich der Stadt Braunschweig zusammenarbeiten. Die Kompensation von Eingriffen durch Ausgleich und Ersatz wird transparent gemacht. Die Daten werden im Planfeststellungsverfahren veröffentlicht.

**Sonstiges**

? Wohin kann das Mahnmal auf der Grünfläche versetzt werden?
Bleibt das Denkmal erhalten?

! Das Denkmal wird bei der Planung berücksichtigt. Der aktuelle Standort des Denkmals ist nicht direkt betroffen, wäre aber künftig nicht mehr zugänglich. Daher muss das Denkmal eventuell versetzt werden. Dabei wäre ein repräsentativerer Standort sinnvoll.

- Möglicher neuer Standort für Denkmal. Siehe Abbildung 1 Punkt ①
- Diese Stützwand fängt den Geländesprung ab. Siehe Abbildung 1 Punkt ③

? Ist eine terrassenartige Stützwand möglich?

! Die Gestaltungsmöglichkeiten sind noch nicht festgelegt.

## 3.3 Lageplan 2

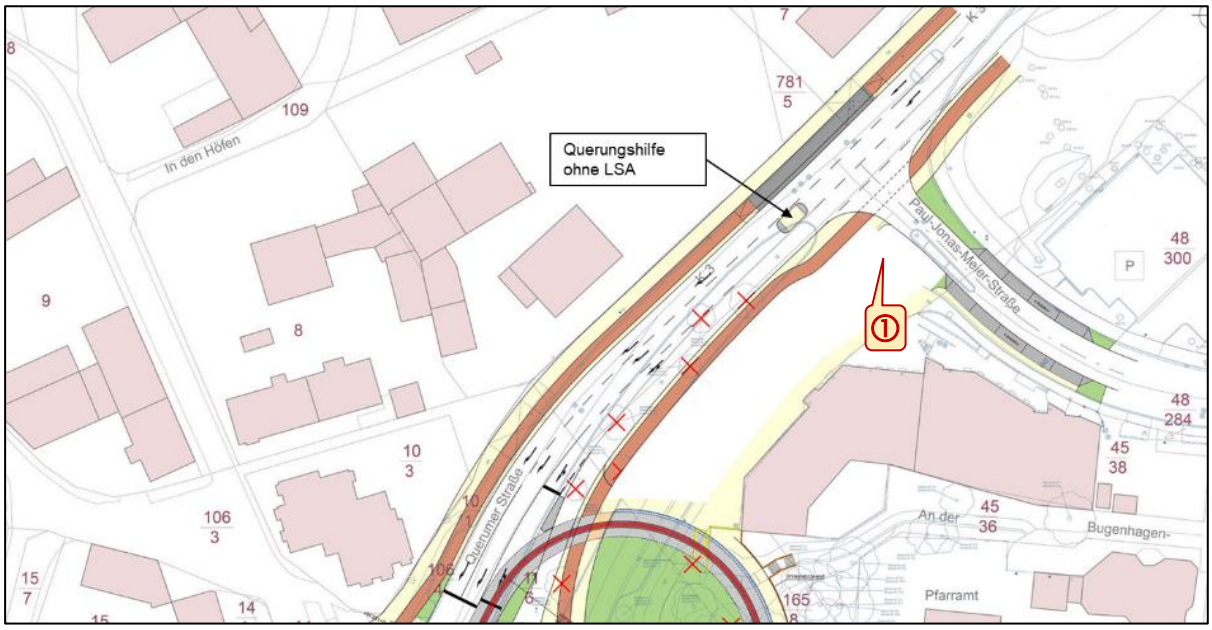



**Abbildung 3: Lageplan 2**

? Geht die zukünftige Trasse über die Querumer Straße durch das Flächenpotenzial?

! Das Flächenpotenzial bliebe von einer künftigen Trasse unberührt.

? Kann der Radweg in der Einmündung als Aufpflasterung umgesetzt werden (gem. Ratsbeschluss)?

Dies wird in weiteren Planungsphasen berücksichtigt/geprüft.

- Neben dem WC für Bahnpersonal sollte auch eine öffentliche Toilette vorgesehen werden.

? Ist das vorgesehene WC öffentlich?

! Die WC-Anlage ist nur für das Bahnpersonal vorgesehen.

- Ggf. sollte die WC-Anlage in eine Grünfläche integriert und eingegrünt werden.

? Wie kann die Querung der Querumer Straße für Schulkinder, die zur Nachmittagsbetreuung gehen, sicher ermöglicht werden? Die Situation sollte sich nicht verschlechtern.

! Eine sichere Querungsmöglichkeit wird geschaffen.

## 3.4 Ideenskizze 1

**Abbildung 4: Ideenskizze 1**

? Werden auch direkte Anlieger befragt?

! Im Zuge der Planung der Freifläche werden die gewerblichen Anlieger direkt angesprochen. Interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie Anliegerinnen und Anlieger werden im öffentlichen Beteiligungsprozess zu aktuellen Planungstätigkeiten beteiligt und informiert.

? Wie ist die Lage der Parkplätze im Einzelnen gedacht?

! Die detaillierte Planung der Freifläche erfolgt im weiteren Planungsverlauf, abhängig von der Schwerpunktsetzung und in Zusammenarbeit des Projektteams mit den weiteren Beteiligten der Stadt Braunschweig.

! Diese Skizze bietet die maximal mögliche Anzahl an Stellplätzen.

? Können auch Lieferverkehre parken?

! Ja, ähnlich wie derzeit, als Senkrechtparker. Die genaue Parksituation wird auch für den Lieferverkehr in weiteren Planungsprozess umfassend geprüft.

- In der Planung soll berücksichtigt werden, dass Parkplätze zum Be- und Entladen nötig sind

? Kollidiert die Stellplatz-Planung mit möglicher Trassenführung nach Querum?

! Nein, aber Anpassungsmaßnahmen (z.B. Lichtsignalanlagen, Verkehrsführung) würden nötig sein. In der Querumer Straße wäre voraussichtlich eine straßenbündige Führung der Stadtbahn möglich.

- Ideenskizze 1 ist nachteilig, da die Einfahrt direkt zu Beginn der Querumer Straße den Straßenbahnverkehr ggf. ausbremst. Somit erscheint eher eine Lösung mit Zufahrt über Paul-Jonas-Meier-Straße als sinnvoll.

? Warum sind Fahrspuren im Bereich des Flächenpotenzials in den Ideenskizzen 1 und 2 dargestellt?

! Es muss ein Zugang zu den Stellplätzen ermöglicht werden.

? Berücksichtigen alle Varianten das Verschlechterungsverbot im Rahmen der Eingriffsregelung?

! Bei allen baulichen Maßnahmen für die Wendeanlage Gliesmarode muss das Verschlechterungsverbot des Bundesnaturschutzgesetzes beachtet werden, da es sich hierbei um eine gesetzliche Vorgabe handelt. Die daraus sich ergebenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollten im Bereich der Wendeanlage Gliesmarode umgesetzt werden. Sie könnten aber auch an einem entfernteren Standort (z. B. in einem Waldstück außerhalb des Siedlungsbereiches) umgesetzt werden. Ziel der Diskussion an Hand der unterschiedlichen Ideenskizzen ist ein Aufzeigen der unterschiedlichen Möglichkeiten zur Gestaltung der Freiräume im Bereich des Hauses Querumer Straße 68-72. Die Ideenskizze 1 bietet hierbei die geringsten Möglichkeiten im Rahmen einer möglichen Umsetzung die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Bereich der Wendeanlage Gliesmarode vollumfänglich durchführen zu können. Bei dieser Variante muss man eventuell auf einen vorhabenfernen Standort zur Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zurückgreifen.

- Gegen die Varianten 1 und 2 spricht, dass mehr Verkehr im Bereich des Flächenpotenzials Schulkinder gefährden könnte.

## 3.5 Ideenskizze 2

**Abbildung 5: Ideenskizze 2**

? Stellplätze hierher verlagern? Siehe Abbildung 5 Punkt ①

- Gemischte Nutzung der Fläche kann zu Konflikten führen, die die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen.
- Eine Shared Space Nutzung könnte Parksuchverkehr verstärken.
- Eine Mischnutzfläche bietet auch Chancen z.B. für Märkte etc.
- Schaffung von Parkplätzen für Geschäfte, aber auch als P&R, um in die Stadt mit der Stadtbahn zu fahren.
- Für Park & Ride ist die Lage schon zu zentrumsnah.
- Der Trend geht zu Mischverkehrsflächen. Die Ideenskizze 2 scheint daher interessant.

## 3.6 Ideenskizze 3

**Abbildung 6: Ideenskizze 3**

- Einzig sinnvolle Variante. Nicht mehr Stellplätze.
- Guter Ansatz. Könnte der Allee-Streifen auch auf die Westseite der Querumer Straße?
- Die Ideenskizze 3 ist für mehrere Teilnehmende die favorisierte Variante.
- Diese Variante ist Favorit, da der Edeka ein wichtiger Anlaufpunkt ist.
- Der zusammenhängende, kleine Park wird positiv wahrgenommen. Das geht immer mehr verloren in der Stadt.
- Gut, dass nicht vollständig auf Parkplätze verzichtet wird.
- Guter Ansatz, sollte aber mit ausreichend Stellplätzen verbunden werden.

? Ist die gleiche Anzahl an Parkplätzen in allen Ideenskizzen dargestellt?

  ! Nein, die Anzahl variiert zwischen 10 und 17 Stellplätzen. Es ist zu beachten, dass es sich hierbei bisher um Skizzen handelt. Die Vorzugsskizze muss später detailliert ausgeplant werden.

? Passt es mit der Fahrbahnbreite in der Paul-Jonas-Meier-Straße trotz der Parkplätze?

  ! Ja. Die geplante Fahrbahnbreite ist ca. 6-6,5 m breit.

? Ist genug Platz in der Paul-Jonas-Meier-Straße für das Parken von Kunden vorhanden?

- Das Verhältnis von Grün und Stellplätzen ist abzuwägen.
- Stellplätze müssen für aktuelle Autos passen.

  ! Es wurden die geltenden Vorgaben für Stellplätze berücksichtigt

? Ist das Senkrechtparken für den hohen Seniorenanteil sinnvoll?

- Das rausrangieren bei den neuen Parkplätzen kann durchgehenden Verkehr behindern.
- Die Fläche soll mit weniger Parkplätzen und Straße, dafür mehr mit Bäumen und Bänke gestaltet werden.
- Die Parkplätze bei Variante 3 sind schwierig, diese sollten Kurzzeitparkplätze bleiben.

? Gibt es Richtlinien für die Anzahl der Stellplätze? Wie ist die Stellplatzbilanz?

  ! Die Ideenskizze 1 zeigt die maximale Anzahl an Stellplätzen. Die Ideenskizze 3 zeigt die minimale Anzahl an Stellplätzen (heute ca. 12 Stellplätze). Die Art der Stellplätze ist noch festzulegen (derzeit Kurzzeitparkplätze an der Querumer Straße, Bewohnerparkplätze separat im Bereich Paul-Jonas-Meier-Straße). Vorgaben für Stellplätze bestehen für den privaten Bereich und nicht für den öffentlichen Bereich. ‚Leitlinie' ist aber, dass Stellplätze nicht ganz entfallen können.

? Können Parkplätze umgewidmet werden? Die Stellplätze sollen möglichst dicht an der Haltestelle, nahe der NORD/LB und Apotheke geplant werde.

- Es sollen Fahrradstellplätze in die Grünfläche integriert werden, damit auch Bike & Ride möglich ist.
  ! Für Bike und Ride wären die Fahrradabstellanlegen zu weit von der Haltestelle entfernt.
- Der Grünbereich ist hier als Insel gestaltet.
- Die Grünfläche bietet Gestaltungs- und Nutzungspotenzial.
- Der Vogelbestand sollte möglichst frühzeitig berücksichtigt werden, nicht erst in der Umweltverträglichkeitsstudie.
- Die Biotopqualitäten der bisherigen Situation sollen berücksichtigt werden.
- Es sollen Oasen/Pocketparks mit Erholungsqualität geschaffen werden.
- Mehr Grün ist besser.

? Es soll ein Baumstreifen auf der Westseite gegenüber der Grünfläche geplant werden. Muss dafür die Fahrbahn nach Osten verschoben werden?
  ! Ein zusätzlicher Grünstreifen würde Grunderwerb notwendig machen, der vermieden werden soll.

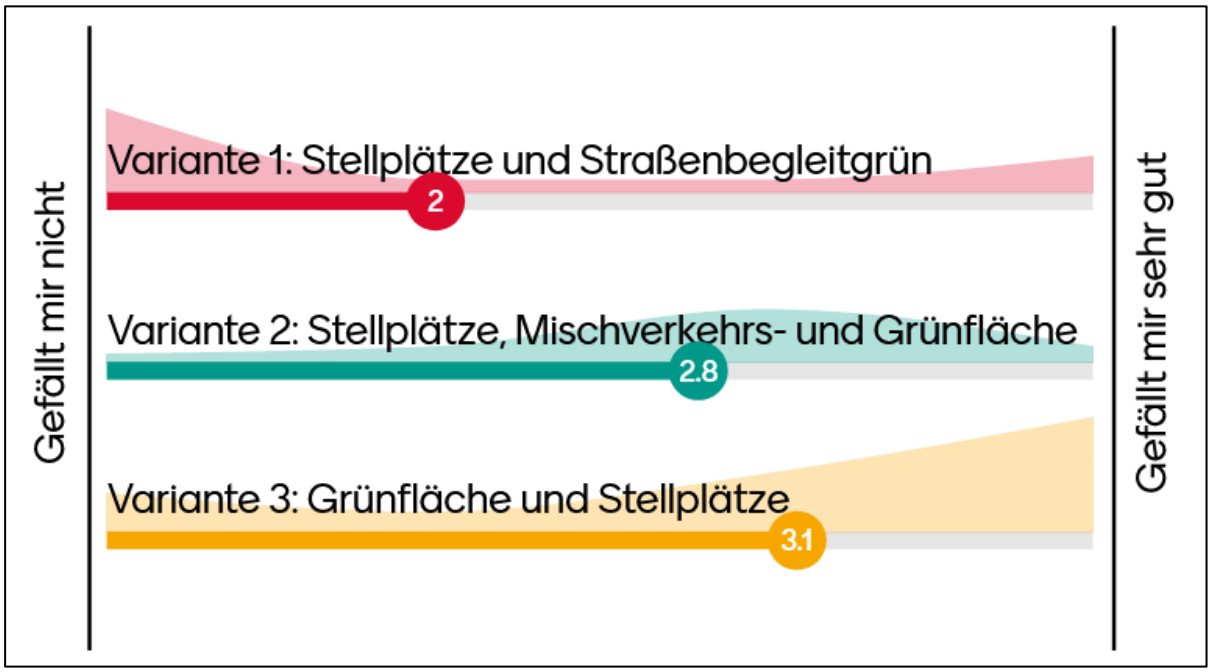
- Gut, dass es ausreichend Fußgängerflächen geben soll.
- Es sollen Stellflächen für Fahrräder vorsehen werden.
- Haltestellennahe Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind wichtig.
- Es könnte bspw. ein Platz mit Café gestaltet werden, welches als „Zentrum“ von Gliesmarode wäre.

# 4 Individuelle Einschätzung der Varianten

Die Teilnehmer*innen haben die Möglichkeit, sich mit dem Tool Mentimeter individuell zu den drei vorgestellten Ideenskizzen auf einer Skala von 1 (Gefällt mir nicht) bis 4 (Gefällt mir sehr gut) zu positionieren.

**Durchgang mit Start um 15 Uhr**

12 Teilnehmende an der Positionierung



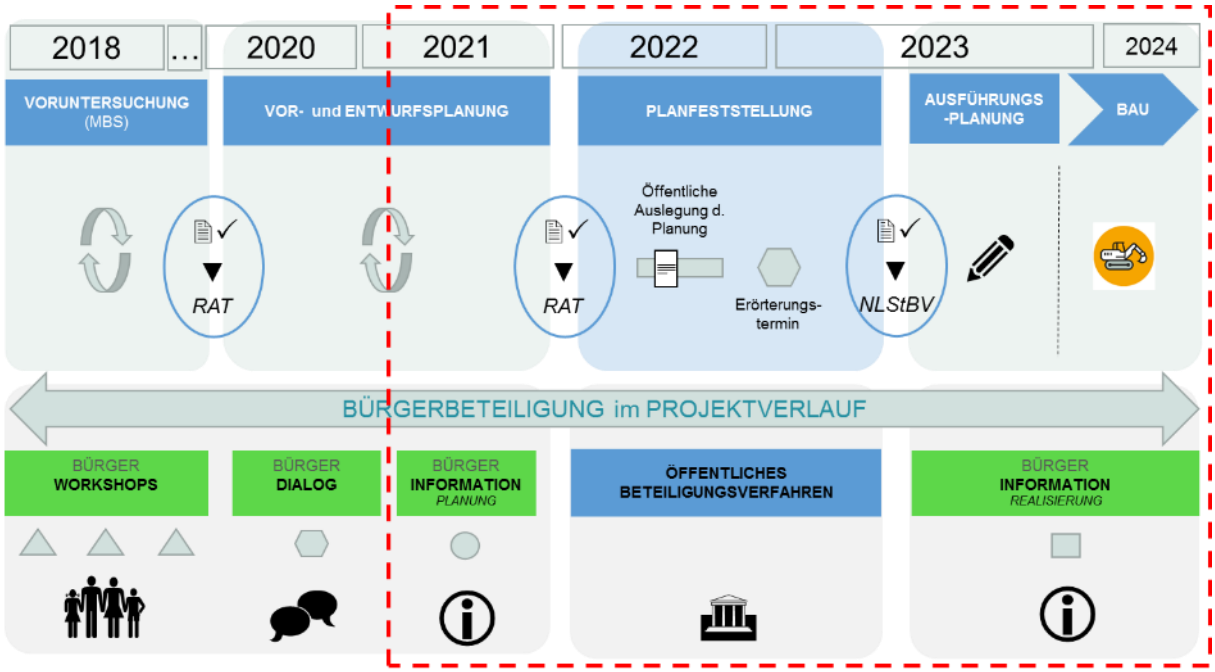
**Durchgang mit Start um 18 Uhr**

41 Teilnehmende an der Positionierung

# 5 Zusammenfassung und Ausblick im Plenum: Nächste Schritte und Zeitplan

Herr Frauenholz gibt den Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Plenum abschließend einen kurzen Überblick über die Themen, die in den einzelnen Gruppen angesprochen wurden.

Herr Curland, Gesamtprojektleiter bei der Braunschweiger Verkehrs- GmbH für den Stadtbahnausbau, dankt den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die wertvollen Beiträge zur Vorplanung und für die konstruktive Unterstützung im gesamten bisherigen Planungsprozess. Herr Curland stellt die Zeitplanung für das weitere Vorgehen vor:



Die Mitarbeiter der Stadt Braunschweig und der Verkehrs-GmbH informieren kontinuierlich zum Stadtbahnausbau durch Newsletter, Pressemitteilungen und unter www.stadt-bahn-plus.de. Auch die Vorlagen und Ergebnisse der politischen Gremienbeteiligung zum Stadtbahnausbau werden auf der Website veröffentlicht.